CHAMPIONNATS RÉGIONNAUX 2012 : LE CLASSEMENT À MI-SAISON

www.ffsa.org
www.ffsa.tv
LE MAGAZINE DES LICENCIÉS
JUIN 2012 - **Nº 99**

france auto Karting magazine

CHAMPIONNATS DE FRANCE

FÉMININE, CADET, MINIME

DISCIPLINE KZ125

LE KARTING DE K À Z

Fédération Française du Sport Automobile FFSA

ROTAX MAX CHALLENGE FRANCE

Les pilotes Rotax et X30 enfin réunis !

X30 Challenge

NSK

National Series Karting 2012

GRANDE FINALE à ST AMAND

3ÈME ET DERNIÈRE ÉPREUVE NSK

31 Août - 2 Septembre 2012

A GAGNER !!

DES MOTEURS ROTAX ET X30 !

ROTAX X30

DES CHASSIS !!

ET ÉGALEMENT !

DES BONS D'ACHATS ET DES STAGES DE PILOTAGE EN MONOPLACE

INSCRIPTION SUR :

ns-karting.com

MGS karting tyres · BOX'S · WINGS · ITAKA · #mojo

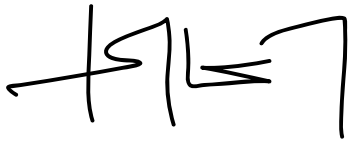
par
Nicolas Deschaux
Président de la Fédération Française
du Sport Automobile

L'ÉVOLUTION EN MARCHE

La société dans laquelle nous vivons change sans doute plus vite que celle de nos aïeuls. Progrès technique, révolutions culturelles, mais aussi difficultés économiques obligent à évoluer et à aller de l'avant. Le karting qui nous concerne au premier chef n'échappe pas à cette règle. Il se doit notamment d'être en rapport avec son temps au niveau de son impact sur l'environnement. Il faut pour cela répondre aux attentes des circuits qui sont de plus en confrontés à des problèmes de voisinage au niveau des nuisances sonores. La FFSA et la CNK ont pris conscience de cette obligation de respect envers le public et les riverains, et s'attachent à trouver les moyens techniques pour réduire le niveau sonore des karts les plus bruyants afin de concilier les libertés de chacun.

Les difficultés économiques du moment, ainsi que l'évolution de notre société dans son rapport avec les loisirs doivent également être prises en compte. Face à une offre toujours plus riche d'activités, il faut donner à notre sport tout l'attrait possible. À ce titre, la refonte des catégories jeunes est un acte fondamental pour les années à venir. J'ai entendu les critiques liées à l'augmentation des coûts d'acquisition des moteurs Minikart. Ces nouvelles mécaniques de conception moderne sont pourtant la base du karting de demain, avec un coût d'exploitation proche du zéro, ainsi qu'une garantie de facilité d'utilisation et de fiabilité absolue pour ses utilisateurs. Il est préférable pour un pilote, une fois le matériel acquis, de pouvoir multiplier les séances d'entraînement ou ses participations à des compétitions plutôt que de laisser son kart au garage faute de budget de fonctionnement.

C'est avec ce type de matériel que nous serons en mesure de nous adapter et donc d'intéresser un large public qui n'a pas forcément ni l'envie, ni le temps et ni les moyens de maîtriser les caprices d'une mécanique trop pointue et donc réservée à une élite de spécialistes. Parions donc sur cette théorie de l'évolution pour pérenniser le kart de demain !



Juin 2012
Photo de couverture :
Composition Agence KSP
(© KSP)

FRANCE AUTO KARTING
N°99
est édité par la FFSA
32, avenue de New-York
75016 Paris
Directeur de la publication :
Nicolas Deschaux
Rédacteur en Chef :
Georges Colin
Rédaction :
Fabrice Connen, Georges Colin, René Martorell
Direction artistique et mise en page :
MAYA press
(www.mayapress.net)
Crédits photos :
Agence KSP, altispot.com, Agence DPPI, Jacky Foulatier, Éric Sévère, Xdr
Ont également collaboré à ce numéro :
(textes et/ou photos) :
Paul Anselme, Auto Sport Academy, Frédéric Billet, Jean-Christophe Burlat, Tino Cacopardo, Jean-Claude Constans, Claire Didier, Philippe Kalmes, Michel Lemarié, Emmanuel Pander, Éric Sévère, ASK Menton.
Impression :
Riccobono
Contact rédaction :
France AUTO
32, avenue de New-York
75 781 Paris Cedex 16
Tél : 01 44 30 28 72
Fax : 01 42 24 17 43
Email : gcolin@ffsa.org
Régie publicitaire :
LM Sports & Communication
19, rue Ernest Michel
34000 Montpellier
Directeur de la publicité :
Albert Lancry
Tél : 04 67 58 66 55
Fax : 04 67 58 08 88
Abonnement :
Tarif 2012 : 24€/an
Prochaine parution :
Août 2012
Ce magazine a été tiré à :
13 600 exemplaires
Numéro ISSN : 1771-8503

France Auto Karting est imprimé sur papier mixte symbol freelife 100% FSC dont 25% de papier recyclé provenant des forêts gérées durablement.

reflexnature

SOMMAIRE

ACTUALITÉS **P6**

CHAMPIONNAT DE FRANCE **P10**
Féminine, cadet, minime, minikart

CHAMPIONNAT DE FRANCE **P14**
Minikart

CHAMPIONNATS RÉGIONAUX 2012 ..... **P16**
Le classement à mi-saison

PRÉSENTATION ASK **P18**
Au cœur des clubs : ASK ACO et Salbris

EXPÉRIENCE PILOTE **P20**
Stéphane Sarrazin : être pilote, c'est magique

TECHNIQUE BRUIT **P22**
Réduction sonore : un intérêt public

DISCIPLINE KZ125 ..... **P24**
La karting de K à Z

TECHNIQUE PILOTAGE **P26**
À l'école des virages

HISTOIRE KARTING **P28**
Les grandes heures de Saint-Amand

JURIDIQUE DÉCISIONS **P30**

CALENDRIER 2012 ..... **P34**
Le calendrier de vos épreuves du 29/06 au 15/08

CIK-FIA INTERNATIONAL PHOTO CONTEST

"BEST PHOTOGRAPH OF THE YEAR"

Rejoignez-nous

Best photograph of the year 2007, 2008 & 2011

PHOTO AGENCY DEDICATED TO KARTING

KSP PHOTO AGENCY

www.KSP-PHOTO-AGENCY.com

SUPERKART 250
VINUALÈS PREND SES MARQUES

Vallonné à souhait et présentant la particularité de tourner dans le sens contraire des aiguilles d'une montre, le circuit de Lédenon a accueilli conjointement la seconde manche du Championnat de France Open disputé sur cinq courses, ainsi que la première étape de la Coupe de France, courue sur trois épreuves. Alexandre Sébastia signe la pole position de la course 1 et entame dès le départ une splendide bagarre avec Cyril Vayssié, John Riley, Vésa Lethinen et le leader du Championnat, Emmanuel Vinualès. Ce dernier attend son heure et préserve ses pneus avant de partir à l'attaque avant la mi-course et s'envoler en tête. Vayssié, en délicatesse avec l'alimentation d'essence de son moteur, laisse Sébastia remporter le sprint du peloton devant Lethinen. La pluie s'est invitée pour la course 2 pour laquelle Vinualès est en pole. Dans le tourbillon du départ, Alexandre Sébastia se fait surprendre, heurte Vinualès et part en tête à queue, renonçant provisoirement avant de se relancer plus tard. Très à l'aise, Cyril Vayssié est en tête de course et creuse un écart impressionnant dans les gerbes d'eau. Vinualès ne peut suivre le rythme et se voit même menacé en fin de course par Pierre Focqué auteur d'un beau retour. Le premier nommé ne cèdera pas face à Focqué pour un podium 100% tricolore. Cyril Vayssié peut savourer une brillante victoire et Emmanuel Vinualès une très bonne opération au classement général.

Classement provisoire du Chpt de France : 1. Emmanuel Vinualès (MS Kart-DEA), 94 points - **2.** J. Riley (Anderson-FPE), 54 - **3.** C. Vayssié (PVP-DEA), 52 - **4.** A. Sebastia (MS Kart-FPE), 49 - **5.** P. Gerber (PVP-FPE), 42 - **6.** V. Lethinen (Anderson-DEA), 37...

KART JEUNES FFSA
DES NEWS DES LAURÉATS 2011

Tout va pour le mieux du côté de Laurent Pellier et Franck Mischler, tous deux lauréats de la dernière opération Kart Jeunes FFSA. Le premier nommé, qui n'a enlevé rien de moins qu'une saison en Championnat de France F4 et a ainsi intégré les rangs de l'Auto Sport Academy, a déjà disputé deux meetings. À Lédenon, lors de l'ouverture des hostilités, le jeune Savoyard (17 ans) a impressionné son monde en terminant sixième de la course 1, puis treizième de la course 2. Sur le circuit tracé au cœur de la cité paloise, c'est l'inverse qui s'est produit chronologiquement, Laurent abandonnant suite à un accrochage lors de la première course avant de finir à une honorable neuvième place le lendemain.

De son côté, Franck Mischler qui a remporté une saison en Nationale a franchi le cap de la mi-saison. Engagé en Championnat Régional de Normandie, le Basque a participé à trois courses. Le néophyte des plateaux a affiché une progression constante pour passer de la 27e place finale à Essay à la 15e à Anneville. *« Je suis déterminé à maintenir le cap pour la suite de la saison et j'espère pouvoir procéder à plusieurs séances de roulage avant d'aborder les trois courses du Championnat de France qui m'attendent ! »*, affirmait le benjamin de la promotion Kart Jeunes FFSA. C'est tout le bonheur que nous lui souhaitons !

PARTENARIAT INTERNET
KARTMAN ET MICKEY SUR LA MÊME TOILE

Kartman, la mascotte des Ecoles Françaises de Karting, a récemment fait son apparition sur www.disney.fr, le site officiel de l'Univers Disney. Et ce n'est pas près de s'arrêter, la FFSA et le spécialiste planétaire du loisir ayant conclu un accord pour que Kartman puisse s'exprimer sans réserve et orienter ses jeunes fans vers les EFK les plus proches de leur lieu de résidence. Ouvert le 16 avril, clos le 16 mai dernier, un jeu concours animé par Kartman a tout d'abord permis à cinq jeunes internautes de gagner une séance de découverte du karting, valable dans l'EFK de leur choix et pour deux svp ! Vingt-cinq autres ont gagné un DVD du film Cars 2, la production choc de l'été dernier. Mais ce n'est pas tout puisque depuis avril et ce jusqu'à la fin du mois de septembre, Kartman a carrément les honneurs de la homepage du site disney.fr tous les premiers mercredis du mois. Un carré publicitaire apparait par ailleurs en alternance durant tous les autres jours. Kartman égaie aussi les pages de Disney XD, l'espace dédié en priorité aux garçons, qui présente à tous les meilleurs jeux, les vidéos les plus en vogue et délivre une quantité d'informations sur les programmes favoris de nos chères têtes blondes, tels que Phinéas et Ferb, Kick Kasskoo, Paire de Rois... Mieux encore, la Web Radio de Disney ne sera pas non plus insensible aux charmes de Kartman !

Les gagnants : Laura Oosterlinck (85, La Gaubretière) – Patricia Didierjean (88, Ste Marguerite) – Paulin Simonin (95, Eragny) – Jacqueline Béal (26, Ségonzac) – Marie-Ange Ricol (71, Mâcon).

AUTO SPORT ACADEMY

INAUGURATION DU CENTRE D'EXPERTISE ET DE PRÉPARATION PHYSIQUE DE LA FFSA

L'Auto Sport Academy a inauguré le centre national d'expertise et de préparation physique de la FFSA. Une nouvelle évolution des activités du centre de formation fédéral qui a conclu à cet effet un partenariat avec le groupe Medimex, portant non seulement sur le matériel et aussi sur l'évaluation.

Le centre est doté essentiellement de matériel hi-tech de marque Cybex, leader dans la fabrication d'appareils de fitness haut de gamme. Chaque machine est en effet étudiée afin de reproduire le mouvement naturel des différentes parties du corps humain et leurs performances permettent de satisfaire autant les besoins des amateurs que ceux des athlètes professionnels. Cette large capacité d'adaptation a valu à Cybex ses lettres de noblesse auprès de différents clubs de gym, mais aussi divers centres sportifs, dans plusieurs pays du monde.

Ce nouvel équipement permettra à l'Auto Sport Academy d'accueillir tous les pilotes désireux de parfaire leur préparation physique. Des ateliers spécifiques au sport automobile ont été mis en place comme un simulateur permettant de mesurer les forces des bras ou encore une réalisation 'maison' totalement unique permettant de travailler les muscles du cou. Par ailleurs, des modules d'évaluation seront à terme proposés comme l'électromyographe permettant de mesurer les tensions musculaires des pilotes afin de définir un programme des plus adaptés. Président délégué de la FFSA à l'Auto Sport Academy, Dominique Lunel déclarait : *« C'est non seulement un centre national de préparation physique, mais c'est surtout un centre d'expertise. Je crois qu'il est aujourd'hui important pour un pilote de pouvoir analyser ses capacités afin de les développer conformément au souhait qu'il s'est fixé et à l'objectif que nous nous sommes fixé pour l'amener au plus haut niveau. Avec nos partenaires que sont la Région Pays de la Loire et le département de la Sarthe et le groupe Total, nous espérons que très vite, l'Auto Sport Academy du Mans arrivera à avoir, dans le milieu du sport automobile, la réputation dont jouit Clairefontaine dans le milieu du football ! »*

Site Internet : www.autosportacademy.com

CHAMPIONNAT DE FRANCE UNIVERSITAIRE DE KARTING

AUNAY 2012 : GRAND SUCCÈS ET TRIPLÉ FRANCILIEN

16 équipages présentés par 14 établissements d'enseignement supérieur ont participé au dernier Championnat de France Universitaire de Karting, organisé fin mai sur le circuit d'Aunay, par la FFSA et la FFSU avec le concours de leurs structures régionales respectives, de l'ASK 61 et d'Ouest Karting. Largement soutenue par le Conseil Général de l'Orne, la manifestation a rencontré un très vif succès. Sportivement parlant avec la victoire du trio présenté par le Pôle Universitaire Léonard de Vinci de Versailles devant un aréopage de très bon niveau. Et surtout humainement parlant en étant à nouveau un théâtre unique d'échange et de partage ! Sous une chaleur qui s'accentuait tout au long de l'après-midi, la séance d'essais qualificatifs livrait de premières indications. L'ESO Sporting Club de Créteil décrochait la pole position devant le Pôle Universitaire Léonard de Vinci de Versailles. L'ESIGELEC de Rouen, l'Université de Caen 1 et l'EISGSI de La Rochelle complétaient le premier top 5 officiel. Mais déjà on relevait le niveau de performances global des équipages. Les impressions se confirmaient lors de l'ultime course, programmée sur une heure trente, avec relais obligatoire et (nouveauté de l'année) équité de poids entre les 16 partants. Au terme d'une confrontation des plus animées sur la piste exigeante d'Aunay, le Pole Universitaire Léonard de Vinci prenait petit à petit ses distances sur un autre équipage versaillais, présenté par l'École Supérieure d'Ostéopathie. L'ESPEME de Lille s'adjuge la médaille de bronze d'une courte tête devant les Rouennais de l'EISIGELEC et l'équipe 2 de l'EIGSI de La Rochelle.

1. Pôle Universitaire Léonard de Vinci de Versailles 1 (78) – **2.** ESO Sporting Club de Créteil (94) – **3.** ESPEME Lille (59) – **4.** ESIGELEC de Rouen (76) – **5.** EIGSI de La Rochelle 2 (17) – **6.** EIGSI de La Rochelle 1 (17) – **7.** SCI Paris (75) – **8.** Université de Lorraine de Nancy (54) – **9.** Université de Caen 1 (14) – **10.** IUT de Blagnac Toulouse (31) – **11.** ENS Cachan de Rennes (35) – **12.** Université de Caen 2 (14) – **13.** IPAG Paris (75) – **14.** ENTPE de Lyon (69) – **15.** HEI Lille (59) – **16.** Pôle Universitaire Léonard de Vinci de Versailles 2 (78).

COUPE DE FRANCE HANDIKART (15 ET 16/09)

LES PARTENAIRES RÉPONDENT PRÉSENTS

L'organisation de la seconde Coupe de France Handikart se met peu à peu en place. Rappelons qu'elle aura lieu les 15 et 16 septembre à Mirecourt, dans les Vosges en même temps que le Championnat de France KZ125 et KZ125 Gentleman. La CRK Lorraine-Alsace s'apprête à mettre les petits plats dans les grands et bénéficiera pour cela d'un véritable élan créé autour du Handikart. La communauté de communes du Pays de Mirecourt, mais aussi le Conseil Général des Vosges et la Région Lorraine-Alsace s'unissent pour être partenaires de l'épreuve. Le bénéfice en sera pour les pilotes qui recevront un soutien tout particulier comme nous l'explique le Champion sortant, Alain Nicolle, participant très actif à la préparation de cet événement : *« Les six pneus de course seront offerts par Bridgestone, et un stock de pneus pluie sera à disposition en cas de besoin. Ainsi, les pilotes n'achèteront que ce dont ils ont besoin. Le soutien de nos partenaires, réellement enthousiasmés par le projet de la Coupe de France Handikart, va nous permettre de prendre en charge une bonne partie des frais d'hébergement des pilotes présents. Le circuit a également bénéficié d'aménagements comme par exemple une bascule enterrée, évitant ainsi d'avoir à porter les karts. Maintenant, nous attendons avec impatience que les pilotes s'inscrivent. À première vue, le niveau devrait être excellent, avec pas mal de nouvelles têtes ! »*

ENTRETIEN
JEAN-PIERRE DESCHAMPS, Président de la CNK

Les compétitions nationales se sont engagées avec le début du Championnat de France Minime/Cadet dans le sud à Salon de Provence. Une catégorie qui est l'objet de toutes les attentions de la FFSA en ce moment.

Parmi de nombreux sujets, oui, les catégories jeunes sont au cœur de nos réflexions. Après l'évolution du moteur Minikart en 2012, nous avons à présent clairement défini l'avenir de ces formules. La catégorie Minime n'évoluera pas pour les deux prochaines années, conservant donc son schéma technique actuel. En parallèle à cela, nous allons créer dès 2013 une grande catégorie jeune concernant la tranche d'âge des 11/15 ans. La classe Cadet va donc disparaitre au profit de cette grande catégorie jeune qui à terme inclura également les effectifs du Minime actuel. À partir de 13 ans, les pilotes qui le souhaitent pourront se diriger vers la Nationale.

Quel est le but recherché à travers cette catégorie « d'unification » ?

Elle répond aux vœux d'une plus grande souplesse dans le choix des catégories, ainsi qu'à la volonté de la FFSA de baisser les coûts. Pour cela, nous introduirons dès 2013 une nouvelle mécanique 125cc à refroidissement liquide et démarreur électrique dont la marque et le modèle seront choisis au terme de l'appel d'offres qui est en cours. Reprenant l'exemple du Minikart, nous allons imposer le plombage du moteur pour une année entière sans intervention et révision. Le leitmotiv est de réduire au maximum possible les coûts de maintenance qui aujourd'hui pèsent tant sur la pratique du karting en compétition. La Nationale est un bon exemple en ce sens, mais nous voulons aller plus loin, avec une année pleine sans intervention sur le moteur.

Il est également question de changements dans les catégories 125 à boîte de vitesses.

C'est avant tout un changement sportif, fruit de notre réflexion sur l'avenir des GPO. Il est évident que dans le contexte économique actuel, le nombre d'épreuves GPO est trop élevé. Nous allons vraisemblablement passer de cinq à trois courses, en redéfinissant les catégories qui y participeront, ainsi que le schéma sportif des épreuves afin de permettre davantage de roulage en course pour les pilotes. En ce qui concerne la famille KZ, nous prévoyons un grand meeting de la KZ2. Ce sera un Championnat de France qui se jouera sur ce seul rendez-vous disputé sur un circuit de prestige. Que ce soit les GPO ou ce Championnat de France KZ, ces grands rendez-vous seront programmés plus tard dans l'année afin de redonner plus d'espace et de valeurs aux championnats régionaux qui composeront donc tout le menu du début de saison. C'est une donnée extrêmement importante pour certaines CRK qui peinent à réunir des plateaux suffisants pour organiser ces épreuves régionales.

L'on parle également de la possibilité d'une nouvelle orientation en ce qui concerne les fournisseurs contractualisés avec la FFSA dans le domaine du karting.

Je suis réputé pour défendre avec acharnement la France et ses idées dans les réunions de la CIK où j'exprime souvent nos points de vue. Par contre, certains exemples sont bons à reproduire, et à ce titre je souhaiterais procéder comme le fait la CIK avec ses fournisseurs d'équipements comme les pneumatiques ou l'essence par exemple. Elle a en effet pour habitude de procéder par la signature de contrats portant sur une seule année. En raccourcissant de la sorte les durées de ces accords, cela permet d'être en permanence en quête du meilleur produit possible, tout en renégociant plus régulièrement les conditions avec les fournisseurs potentiels. Le but ici est de vraiment déterminer le « plus » produit afin que le vrai bénéficiaire de ces mesures soit le licencié. Licencié que je souhaiterais à ce titre associer à nos réflexions. Il est important de débattre avec eux ou un de leur représentant afin de déterminer la pertinence d'un équipement ou d'une organisation en disposant de l'avis de l'utilisateur final. En cette période difficile, le temps de l'écoute est à mon sens venu pour déterminer les meilleurs axes de développement possible.

MÉDIA

ANTOINE LE PILOTE AU CŒUR DU KARTING

Antoine le Pilote, 'le premier magazine qui fait Vraooum' selon son propre slogan et qui se destine à nos chères têtes blondes consacre une large part de ses 60 pages trimestrielles au sport automobile et au karting français. La prochaine parution, date juillet/août/septembre 2012, fera ainsi la part belle aux Écoles Françaises de Karting ! Antoine le Pilote est disponible dans tous les kiosques au prix de 4,90 euros.

ENDURANCE
LE RETOUR DE LA MANCHE-KART MAG

Après Abbeville, c'est le circuit de Mer qui recevait la seconde épreuve du Championnat de France d'Endurance. Sur une piste humide, les vainqueurs de la course d'ouverture Sarthe-RTKF 1 signent la pole position avec aux commandes de leur kart Charles Fiault. L'assèchement de la piste en début de course va obliger l'ensemble des 27 karts présents à un arrêt pour changer de pneus. Un cap bien négocié pour Sarthe-RTKF qui a pris l'avantage sur Cotentin-Intermarché, bientôt dépassé par Calvados-Technikart. Mais le trio de tête va tour à tour être décimé par des problèmes techniques, et c'est Eure-Technikart, kart de GP2 piloté par le trio Lemonnier-Kankerj-Debernne, qui mène la course au nez et à la barbe des machines de la division supérieure. Les Normands ne pourront cependant résister au rush de la Manche-Kart Mag, eux-mêmes pourchassés par Calvados-Technikart qui n'en finit pas de revenir sur eux. Quatre petites secondes sépareront à l'arrivée jugée de nuit Blin-Anne-Tesnière de Lecarpentier-Ponsart-Granju, grands vainqueurs du jour.

Classement provisoire du Championnat : 1. La Manche-Kart Mag, 90 points - **2.** Sarthe-RTKF / Sodikart 1, 82 - **3.** Calvados-Technikart, 60 - **4.** Eure-Technikart (1er GP2), 52 - 5. Cotentin-Intermarché, 47 - **6.** Sarthe-RTKF / Sodikart 2, 34…

KART JEUNES FFSA 2012

RENDEZ-VOUS SUR LA ROUTE DE VOS VACANCES !

Une seule chose demeure identique : EDF sera son partenaire principal pour la sixième année consécutive ! Pour le reste, **Kart Jeunes FFSA change d'ère, d'air et même d'aire !** Jusqu'à présent organisée en une série de rendez-vous régionaux, l'opération en comptera cette année seulement deux, mais de taille. Vouée in fine à la détection de jeunes pilotes, elle se concentrera désormais sur un seul objectif prioritaire : permettre à tous les 6/14 ans de découvrir le karting tout en étant sensibilisé à la mobilité durable et citoyenne. Enfin, le premier temps fort de la saison 2012 se déroulera les 27 et 28 juillet prochains sur l'aire de Beaune/Tailly, l'un des hauts lieux de l'autoroute A6. Tour d'horizon en 10 grands points…

1. À QUI SE DESTINE L'OPÉRATION KART JEUNES FFSA ?

À tous les jeunes, garçons et filles, âgés de 6 à 14 ans.

2. QUEL EST SON OBJECTIF ?

Permettre au jeune public visé d'être initié à la pratique du karting (sous le contrôle de moniteurs de pilotage diplômés) et d'appréhender les notions de citoyenneté, de mobilité durable, de protection environnementale, de sécurité routière et bien sûr encore de comportement à tenir dans un cadre sportif.

3. QUEL EST SON PRINCIPAL PARTENAIRE ?

Organisée par la Fédération Française du Sport Automobile, l'opération Kart Jeunes FFSA bénéficie, depuis sa création il y a désormais cinq ans, du fidèle soutien d'EDF, le premier producteur et distributeur d'électricité en France.

4. QUAND ET OÙ SE DÉROULERA LE PREMIER RENDEZ-VOUS DE LA CAMPAGNE 2012 ?

Il aura lieu durant le traditionnel chassé-croisé entre juilletistes et aoûtiens. La FFSA et EDF proposeront en effet à tous de marquer une pause récréative le vendredi 27 et le samedi 28 juillet sur l'aire autoroutière de Beaune/Tailly.

5. FAUT-IL S'INSCRIRE PRÉALABLEMENT ET COMBIEN FAUT-IL PAYER ?

Les inscriptions seront reçues sur place et Kart Jeunes FFSA est une opération totalement gratuite !

6. À BEAUNE, COMMENT LES CHOSES VONT-ELLES SE DÉROULER ?

Une véritable piste de karting sera tracée et un parc de minikarts électriques sera mis à la disposition des enfants. Sous le couvert des équipes fédérales, comprenant notamment un moniteur d'une École Française de Karting titulaire du BPJEPS, chaque jeune vacancier sera 'briefé' avant de s'installer dans le baquet de son kart. À l'issue de ses tours de piste, chaque participant sera invité à visiter les ateliers du Village Kart Jeunes FFSA.

7. FAUT-IL EMMENER SON ÉQUIPEMENT ?

Inutile de charger le coffre de votre voiture encore un peu plus. La combinaison, les gants, la minerve, le casque… seront fournis sur place à tous les 6/14 ans.

8. L'AIRE DE BEAUNE/TAILLY EST-ELLE ACCESSIBLE DANS LES DEUX SENS DE L'A6 ?

Oui, c'est même l'une des particularités majeures de ce vaste complexe autoroutier.

9. QUELS SERONT LES HORAIRES D'OUVERTURE ?

L'opération se déroulera de 10 heures à 20 heures, soit aux instants les plus intenses de la circulation annoncée en ce week-end, jamais tout à fait comme les autres.

10. QUAND ET OÙ LE VOLET 2 DE L'OPÉRATION AURA-T-IL LIEU ?

Dans le cadre du prochain Mondial de l'Automobile qui aura lieu Porte de Versailles à Paris du 29 septembre au 14 octobre 2012. Kart Jeunes FFSA déploiera ses structures dans le Hall 2.1 dont EDF est le partenaire principal. France Auto reviendra évidemment en temps utile sur cet événement incontournable !

MISTRAL GAGNANT

Les concurentes de la coupe de France féminine 2012 au complet.

Les jeunes du Minime/Cadet et les Féminines **ont pris la route du sud, direction Salon-de-Provence,** pour le grand rendez-vous de leur Championnat de France pour les premiers et le choc, toujours unique, de la Coupe de France pour ces dames. Qui l'eut cru en cette contrée du soleil, c'est une météo des plus chaotiques qui allait pimenter des courses passionnantes.

FÉMININE : HORNEGG REVIENT DE LOIN

36 féminines au départ d'une Coupe de France chaque année plus disputée avec un niveau de pilotage boosté par de toutes jeunes pilotes formées à l'école des catégories Minikart/Minime/cadet, mais aussi des Écoles Françaises de Karting.

- Championne en titre, Adeline Prudent signe la pole position sur le circuit du Mistral devant Sarah Barthélémy et Marion Plantevin.
- Prudent confirme dans les manches devant Plantevin régulière. Sarah Barthélémy a quant à elle perdu des places après un abandon en troisième manche. Johanna Hornegg et Adeline Charpentier ont également montré de bonnes dispositions en remportant tour à tour au moins une de leurs manches qualificatives.
- L'arrivée d'une pluie torrentielle brouille les cartes le dimanche. Très à l'aise sous l'eau, Lucille Cypriano est intouchable en préfinale devant Adeline Prudent, Pauline Pourchaire, Marion Plantevin et Valentine Houlette, en permanence dans le top 5.
- Le vent fort a commencé à sécher la piste lors des courses Minimes et Cadets. De quoi relancer une nouvelle fois les dés pour une finale qui semble promise à Lucille Cypriano ou Adeline Prudent en grande explication. Aucune ne veut céder, au point de s'accrocher, laissant le champ libre à leurs poursuivantes. Valentine Houlette va tenter crânement sa chance en tête, mais Pauline Pourchaire la double. Derrière, le kart N°12 commence à faire parler de lui. Partie 17e, Johanna Hornegg double une à une ses concurrentes et rattrape la tête de course. Marina Breuil, Sarène Ziffel, Cindy Gudet et Caroline Martel doivent subir sa loi, tout comme à présent Valentine Houlette. Il ne manque que quelques mètres à Johanna pour rattraper Pauline Pourchaire, première sous le drapeau à damiers. Déclassée pour mauvaise référence de roulements moteurs, Pourchaire laisse sa couronne à Hornegg qui n'aura pas démérité après une remontée échevelée.

CADET : LAFORGE AU FINISH

31 cadets au départ de ce premier des trois rendez-vous du Championnat de France avant les épreuves de Soucy et Escource.

- Le Normand Nathan Hédouin ouvre les hostilités en « infligeant » 3 millièmes à son plus proche poursuivant, Téo Laforge.
- Antoine Vromant, régulier, profite d'une manche perdue pour Hédouin pour s'installer en tête avant les phases finales devant Adrien Renaudin et Hugo Hakkinen, ci-devant fils du Champion du Monde de Formule 1.
- L'orage qui s'abat le dimanche noie la piste et une partie des espoirs de Renaudin qui chute au neuvième rang. Parcours inverse pour Thomas Rouchy qui s'impose devant Nathan Hédouin et Evan Pichard-Arnaud. Téo Laforge après bien des malheurs dans les manches en a profité pour grappiller 18 places en préfinale pour finir 8e sous le drapeau à damiers.
- La piste commence à s'assécher et le peloton change de physionomie au fil des tours. Hédouin fait la course en tête suivie par un Thomas Rouchy très rapide qui signe le record du tour. Mais Téo Laforge, en bon finisseur, talonne les deux premiers avant de les croquer tout cru dans le dernier tour pour s'adjuger une splendide victoire acquise avec panache sur le fil devant Hédouin, Rouchy et Hakkinen.

« UNE TRÈS GRANDE JOIE »

Téo, à 10 ans et demi seulement, vous voilà déjà vainqueur en Cadet. Quelle expérience avez-vous en karting ?
« J'ai pris ma première licence il y a quatre ans, puis j'ai couru en Minikart et en Minime dans ma région Rhône-Alpes et dans les grandes courses nationales. Je fais partie de l'équipe Ludo Racing ».

Second aux chronos, la suite de la course s'annonçait prometteuse.
« Oui et en plus j'ai tout de suite apprécié cette piste que j'ai trouvé très belle. Par contre, ça ne s'est pas bien passé dans les manches. Je me fais pousser au départ de la première et je finis 7e. Je suis disqualifié à la seconde avant de me faire mettre dehors à la troisième. Cela me mettait 26e après les manches. Mais quand j'ai vu arriver la pluie le dimanche, ça m'a rassuré, car j'adore conduire sur piste mouillée ».

Vous avez été servi vu les conditions !
« Oui, par moment quand je suivais un pilote, je n'y voyais plus rien du tout. Mais je me suis senti à l'aise dans ces conditions et j'ai fini 8e, en évitant de faire des fautes malgré toute l'eau qui l'y avait sur la piste ».

La finale a réservé un sacré suspense
« J'ai pris un bon départ pour me retrouver cinquième. La piste commençait à sécher et mon kart marchait très bien. J'ai continué à remonter pour rejoindre Thomas Rouchy et Nathan Hédouin. La bagarre a commencé, nous étions tous les trois collés dans la ligne droite. Dans le dernier tour, j'attaque et je double Thomas dans l'avant-dernier virage. Nathan voit que je suis derrière lui et ferme la porte dans le dernier virage. Du coup, je croise sa trajectoire et je le double juste avant l'arrivée. Ca été une grande joie de gagner comme ça au dernier moment. Maintenant, j'attends les deux prochaines courses à Soucy et Escource, deux circuits que je ne connais pas ».

« JE CROYAIS QUE C'ÉTAIT FINI »

Johanna, dans quel état d'esprit avez-vous abordé cette Coupe de France ?
« Je suis arrivée à Salon en me disant que j'avais très envie de gagner cette course. Mais me suis fait peur aux chronos que j'ai dû interrompre après seulement cinq tours à la suite d'un accrochage qui a tordu l'avant de mon kart. Heureusement, ma victoire dans la première manche a été un grand soulagement ».

La suite n'a pas été pourtant facile…
« Pas vraiment non ! J'ai pris un drapeau noir à mon sens injustifié en seconde manche et l'arrivée de la pluie en troisième manche m'a fait finir loin avec des réglages pas top. Je pars 15e en préfinale où les conditions de pluie sont terribles. Et là je subis la course dans le peloton avec des touchettes, des petites sorties de piste qui vont me faire perdre un temps fou. Je finis 17e à l'arrivée, et à ce stade de la course, je me dis que c'était fini et que le titre ne serait pas pour moi cette année encore ».

Pourtant en finale…
« Avant notre finale, j'avais remarqué qu'avec le vent et le passage des karts des Minimes et des Cadets, la piste avait l'air de sécher vite. Voyant cela, mon mécanicien et moi avons décidé de régler le kart pour une piste totalement sèche. Je n'avais de toute façon plus rien à perdre. Je suis partie très motivée et j'ai commencé à doubler les karts devant moi un à un. Je suis restée concentrée sur ma course sans rien lâcher tout en remarquant que je reprenais du terrain sur le groupe de tête. À l'arrivée, j'étais contente d'être seconde, mais un peu frustrée d'avoir manqué d'encore un peu de temps pour aller chercher Pauline Pourchaire. Son déclassement m'offre un titre qui me fait très plaisir, même si j'aurais préféré le gagner jusqu'au bout sur la piste ».

MINIME : ETEKI DOMINATEUR

58 pilotes se sont réunis dans la plaine de Crau pour cette entame du Championnat de France Minime, qui comme chaque année s'annonce d'un très haut niveau de pilotage.

- Venue avec sa sœur courant de son côté en Féminine, Théo Pourchaire fait lui aussi honneur à la famille en signant le meilleur temps des essais chez les Minimes.
- Pourchaire continue sur sa lancée et remporte ses trois manches suivis de près par Jean-Baptiste Simmenauer et Florian Venturi.
- Le départ de la préfinale est donné dans des conditions de pluie difficiles, et déjà les deux premiers sortent de la piste. Adam Eteki commence alors une belle démonstration de pilotage sur piste mouillée et s'impose avec une large avance sur Hugo Valente tandis que le peloton, emmené par Hugo Chevalier, est relégué à plus de vingt secondes !
- La piste est à présent moins détrempée en finale, mais rien n'arrête le pilote de SG Driver's Adam Etekiqui va entamer un long cavalier seul pour s'adjuger une indiscutable victoire en terre provençale. Il devance Hugo Chevalier et Florian Venturi, auteur du meilleur temps au tour. La remontée du jour est l'oeuvre de Jean-Baptiste Simmenauer, parti 22e et arrivé 4e au terme de cette finale.

« MA PREMIÈRE VRAIE SAISON DE KART »

Adam, vous n'étiez pas le plus connu des pilotes avant cette course, mais vous voilà déjà en tête du Championnat, expliquez-nous cela.

« J'ai 9 ans et demi et c'est ma première vraie année en compétition. Je n'avais fait que quelques courses avant celle-ci. Mais cette année, j'avais vraiment envie de courir davantage, car je suis vraiment un passionné par le karting ».

Comment voyiez-vous cette course en arrivant à Salon-de-Provence ?

« J'espérais finir dans les trois premiers. J'étais un peu stressé au début, car je ne connaissais pas ce nouveau circuit, puis c'est allé de mieux en mieux. Les chronos et les manches se sont bien passés, sans aucun ennui ce qui m'a permis d'être toujours dans les cinq premiers au général ».

Et puis la pluie est arrivée

« Cela ne me gênait pas, car j'aime bien ces conditions. Dès le début, les deux premiers sont sortis, puis je me suis fait doubler par un concurrent qui lui aussi a quitté la piste. C'était gagné pour la préfinale. En finale, j'ai fait un bon départ et puis je suis très vite parti tout seul en tête. La course a été un peu longue tout seul, jusqu'à ce que je me fasse peur dans le dernier tour avec un retardataire qui m'a même redoublé après que je l'ai eu passé. Heureusement, nous ne nous sommes pas accrochés et j'ai gagné la course. Avec ma victoire également en préfinale, j'ai pu ainsi marquer un maximum de points au Championnat ».

Valentine HOULETTE

LA BONNE ÉLÈVE

Du haut de ses 15 ans, Valentine Houlette peut apprécier le chemin parcouru, elle qui vient de finir seconde de la Coupe de France Féminine. En 2007, la Francilienne découvre le kart et l'EFK Rosny 93 où un an plus tard elle y décroche le volant d'or. La compétition sera au programme de Valentine à partir de 2009 en Cadet puis en Nationale depuis début 2010. On l'avait remarqué l'an passé à Ancenis avec une belle cinquième place, et l'on attendait une confirmation en 2012. Toujours dans le top 5, bien conseillée par Alexandre Deschamps qui l'a accompagné lors de cette Coupe de France, Valentine va faire des étincelles, luttant jusqu'au bout, et à 15 ans seulement, avec les ténors de la catégorie.

JEAN-PIERRE DESCHAMPS

« UN PLATEAU RASSURANT »

Président, quel bilan tirez-vous de cette épreuve ?

L'on sait que nous sommes dans une période de transition chez les Minime/Cadet avec l'arrivée l'an prochain d'une nouvelle réglementation concernant les moteurs. L'on nous annonçait le pire en niveau d'engagés, mais au final nous avons été plutôt agréablement surpris.

Les Féminines aussi ont formé un beau plateau.

C'est effectivement une satisfaction de pouvoir réunir chaque année un vrai plateau de Féminines. Cette Coupe de France tourne bien et le niveau me semble meilleur d'année en année. L'on voit de très jeunes pilotes venir chatouiller les plus connues de la catégorie et c'est très intéressant à suivre

Cette épreuve voyait aussi le retour d'une grande course sur le circuit de Salon-de-Provence.

C'est très important d'organiser de grandes courses sur l'ensemble du territoire, et à ce titre voir revivre de la sorte au niveau national la très belle piste de Salon de Provence fut un plaisir. C'est un encouragement pour les circuits qui souhaiteraient organiser des compétitions de haut niveau. La pluie torrentielle du dimanche a un peu gâché la fête, mais les finales ont été superbes avec beaucoup de suspense chez les Cadets et les Féminines.

Sodi RACING

Fabriqué en France

sodikart.com

La toute nouvelle gamme « Sodi Racing » est destinée aussi bien aux pilotes les plus exigeants qu'aux amateurs et pilotes loisirs désireux de s'offrir un kart de compétition très performant, fiable et bénéficiant de toute l'expertise d'un leader mondial.

Delta 300	Celesta	Sigma KZ
MiniKart	Nationale - Rotax - X30 - KF...	Toutes catégories à Boite de vitesses
Innova	Sigma	Sigma DD2
Minime - Cadet	Rotax - X30 - KF...	DD2

FUTURA

KF - Rotax - X30 - Nationale...

NOUVEAUTÉ 2012

BIENVENUE DANS UN MONDE D'EXCEPTION,
BIENVENUE DANS LE MONDE FUTURA !

Avec le lancement de l'exceptionnel SODI FUTURA S2, Sodikart présente certainement **le Kart le plus le plus innovant du marché** ; une véritable machine d'exception pour les pilotes, amateurs et professionnels, à la recherche du « nec plus ultra »

MINIKART
MOTEUR, ON TOURNE

La catégorie Minikart s'est dotée d'un nouveau moteur en 2012 avec le Rotax Micromax en lieu et place du Honda GX-120 à quatre temps. Un **changement de philosophie radical que la FFSA** souhaite accompagner du mieux possible en vue de la prochaine Coupe de France à Soucy, les 7 et 8 juillet prochains.

Avec l'introduction d'une nouvelle motorisation dans sa catégorie Minikart, la FFSA fait plus que faire évoluer techniquement la catégorie des 7/11 ans. C'est en effet une révolution qui vient propulser les karts de ces enfants, avec un 2 temps de compétition en lieu et place d'un quatre temps d'origine industrielle. Le principe technique du châssis reste le même avec un dessin de cadre imposé et un frein mécanique. Si le pilote a toujours une part de mise au point à effectuer, le rapport de démultiplication reste imposé, soit 14 x 72 pour un régime maxi de 9.000 trs/min autorisant une puissance de 6,8 chevaux. Les connaisseurs auront tout de suite remarqué que pour un 125cc comme le Rotax, le rapport puissance/cylindrée n'a rien d'ébouriffant. La suppression de la valve à l'échappement, une cale au niveau du cylindre et une bride à l'échappement expliquent cette baisse de puissance autorisant une réduction de la taille du radiateur de refroidissement ainsi qu'un échappement spécifique. Malgré ces artifices, le Micro Max reste largement supérieur au Honda avec un gain moyen au tour de l'ordre de cinq secondes, permettant de réduire de moitié l'écart séparant jusqu'en 2011 les performances d'un Minikart de celles d'un Minime. Avantage de la formule, cette nouvelle capacité de motorisation imposera d'utiliser davantage le frein que l'ancien critiqué par le fait que de par sa faible puissance, nombre de virages étaient pris à fond par les jeunes pilotes.

12 MOIS DE TRANQUILITÉ

Plus sélectif sur le plan du pilotage et donc plus formateur en vue des catégories Minime et Cadet, le Rotax représente logiquement un investissement plus lourd à l'achat. Véritable moteur de compétition, le propulseur autrichien a cependant de nombreux arguments pour lui, à commencer par un démarreur électrique lorsque le Honda ne proposait

Reconnaissable à son radiateur placé à la droite du pilote, le Rotax Micromax est un authentique moteur de course. Le gage d'une excellente école de la compétition !

→ Assistance Rotax

- Adresses des centres de service Rotax sur www.clubrotaxfrance.com
- Responsable des centres de service Rotax chez Sodikart : Didier Josso (02.40.38.26.20)
- Interlocuteur Rotax chez Sodikart : Mickaël Brégé (02.40.38.26.20)

qu'un lanceur à la ficelle. Mais c'est surtout au niveau de la maintenance que le Micromax s'annonce très convaincant, comme l'explique Gildas Mérian, président de Sodikart qui représente Rotax en France : *« Le moteur est plombé d'origine en quatre points, seuls le carburateur et le pot d'échappement, qui doivent rester d'origine, étant démontables. L'utilisateur a pour interdiction d'ouvrir le moteur pour une durée de douze mois, sans quoi il ne pourra participer à aucune compétition. En cas de problème, le propulseur doit nous être retourné sans le déplomber pour vérification. Le Micromax est garanti six mois, et faute d'expérience à ce jour, nous avons fixé à 12 mois la période d'interdiction d'intervention sur le moteur. À l'usage, peut-être sera-t-il possible d'allonger cette durée. Conçue à la base pour développer près de 30 chevaux, cette mécanique bridée dans sa version Minikart affiche une très grande fiabilité qui va permettre de totalement faire disparaître, ou presque, les frais de maintenance moteur ».*

Un point fondamental pour la FFSA, bien consciente de l'investissement nécessaire à l'acquisition de cette nouvelle mécanique en 2012, mais, qui, avec Sodikart, a également développé la possibilité d'une offre à la location comme nous l'indique son responsable karting, Jacques Goisque : *« Pour aider parents et pilotes à franchir le pas vars ce nouveau Minikart, possibilité est offerte de louer pour 120 euros TTC un Rotax Micromax pour une course. À ce titre toute une série de propulseurs, dans la limite des stocks disponibles, sera disponible à la location pour la Coupe de France. Sur place, sera présent un technicien de Sodikart pour conseiller les clients à la location. À noter que chacun pourra se porter acquéreur du moteur qu'il a loué, la location étant alors retranchée du prix d'achat. Nous allons faire un e-mailing en ce sens, présentant cette opportunité de location à tous les licenciés courant en Minikart ».*

LES RÉGIONS DANS LA COURSE

« Face à ce nouveau challenge que représente la nouvelle évolution du Minikart, nous espérons un minimum de 30 participants à la Coupe de France. Parmi eux, nous devrions voir des pilotes soutenus par leur CRK auxquelles la FFSA a confié à chacune d'entre elles un moteur Micromax afin d'en faire bénéficier un de ses pilotes pour cette compétition nationale. Si aucun de ces moteurs ne peut servir à un des pilotes de la région, la CRK devra alors le mettre à disposition d'une autre région. C'est ainsi la garantie de pouvoir compter sur 15 pilotes supplémentaires. Le train de pneus de course est offert à tous les participants, et nous allons continuer nos efforts pour faire de cet événement une grande fête du karting pour les plus jeunes. Le partenariat avec le magazine Antoine le pilote, l'organisation d'un grand goûter sur place et d'autres surprises vont en ce sens pour offrir à l'organisateur de cette épreuve le plus beau plateau possible dans cette nouvelle version du Minikart. Cette Coupe de France sera très importante pour la FFSA et intéressante à plus d'un titre face à l'introduction d'une nouvelle génération de moteur qui préfigure ce qui pourrait être fait dans les catégories superieures dans le futur ».

LE CLASSEMENT À MI-SAISON

Qualificatifs pour bon nombre de Coupes de France, les Championnats Régionaux ont une nouvelle fois été âprement disputés. Retrouvez l'intégralité des résultats catégorie par catégorie dans cette double page.

NORD PICARDIE

Minime
1 - Clément Van Meyel
2 - Léo Delattre
3 - Théo Chalon

KZ125 Gentleman
1 - Arnaud Robillot
2 - Thomas Bailly
3 - Pierre Zedde

Cadet
1 - Vincent Herblot
2 - Yann Flambard
3 - Pierre Huryn

Rotax Max
1 - Thomas Pottier
2 - Alexandre Carton
3 - Elie Vilain

Nationale
1 - Geoffrey Clavier
2 - Louis Scherpereel
3 - Dylan Gilliers

Rotax Master
1 - Michel Boudinot
2 - Eric Lamihault
3 - Christian Geeraert

KZ125
1 - Antoine Grivonpont
2 - Eddy Pagnon
3 - Stéphane Lefebvre

Open
1 - Kévin Laurier
2 - Karine Miguet
3 - Aurélie Laurier

RHÔNE ALPES

Minikart
1 - Hugo Juvin
2 - Mélissa Simpois
3 - Maxime Monel

Minime
1 - Hugo Chevalier
2 - Jocelyn Simpois
3 - Alexis Garcia

Cadet
1 - Téo Laforge
2 - Lucas Mace
3 - Alexandre Bardou

Nationale
1 - Lucas Exbrayat
2 - Pierre-Adrien Hivert
3 - Julien Andlauer

KZ 125
1 - Cyril Baboulin
2 - Vincent Gaglione
3 - Adrien Rodrigues

KZ 125 Gentleman
1 - Frédéric Trefoulet
2 - Joël Guittard
3 - Rémi Perrigault

Rotax Max
1 - Quentin Bonnier
2 - Anthony Cerribella
3 - Sébastien Rambaud

Rotax Master
1 - Pascal Bialatowicz
2 - Christian Bourdais
3 - Rami El Kechen

X30
1 - Jules Gounon
2 - Baptiste de La Brosse
3 - John Barbe

X30 Gentleman
1 - Pascal Dendievel
2 - Gérald Blanchet
3 - David Bœuf Virard

LORRAINE ALSACE

Minikart Honda
1 - Loris Thomassin
2 - Simon Lapa

Rotax Max
1 - Maxence Laurent
2 - Charlotte Morelli
3 - Pascal Horr

Minikart Rotax
1 - Alexandre Sitter

Rotax Master
1 - Lucky Pion
2 - Claude Bourdiaux
3 - Mickaël Bastien

Minime
1 - Luc Petitdemange
2 - Marco Franzoni
3 - Bryan Thomassin

X30 gentleman
1 - Etienne Buchholz

Nationale
1 - Antoine Jung
2 - Théo Buessinger
3 - Stefano Dallamano

X30 Premium
1 - Damien Vuillaume
2 - Matthias Borges-Martins
3 - Quentin Ruch

KZ125
1 - Nicolas Harmuth
2 - Steve Bauer
3 - Gaëtan Martin

X30 Access
1 - Franck Collet
2 - Elise Brard

KZ125 Gentleman
1 - Jean-François Kussmaul
2 - Enzo Cirelli
3 - Benoit Portmann

NORMANDIE

Minime
1 - Julien Sanson
2 - Corentin Fournier
3 - Gaëtan Hébert

Rotax Max
1 - Antoine Fayet
2 - Jérémie Rouxel
3 - Damien Titus

Cadet
1 - Nathan Hédouin
2 - Bastien Mesnil
3 - Guillaume Legrand

Rotax Master
1 - Jean-Louis Surville
2 - Fabien Mihoub
3 - Pascal Elard

Nationale
1 - Maxime Bidard
2 - Aymeric Lesaulnier
3 - Morgan Bertin

X 30
1 - Adrien Bloyet
2 - Maxime Lemonnier
3 - Emmanuel Merle

KZ 125
1 - Julien Poncelet
2 - Franck Savouret
3 - Hugo Croquison

X 30 Gentleman
1 - Michel Kreischi
2 - Patrick Guillard

KZ 125 Gentleman
1 - Olivier Galmiche
2 - Médhi Dubosq
3 - Patrice Lainé

BOURGOGNE FRANCHE-COMTÉ

Minikart
1 - Baptiste Vincent-Dumelie
2 - Marie Schild
3 - Juliette Scheurer

Minime
1 - Valentin Gilloz
2 - Charles Milesi
3 - Geoffrey Baudot

Cadet
1 - Emile Claude
2 - Félix Koegler

Nationale
1 - Emmanuel Reviriault
2 - Antoine Jouvanceaux
3 - Mathias Vaison

KZ125
1 - Romain Chatelain
2 - Nelson Bondier
3 - Sébastien Luisier

KZ125 Gentleman
1 - Philippe Collette
2 - Gérard Lambert
3 - Polux Laurent-Chottier

Rotax Max
1 - Jean-Baptiste Pennequin
2 - Matthieu Melet
3 - Alexis Couturier

Rotax Master
1 - Marc Wackenheim
2 - Christophe Dessenne
3 - François Wackenheim

X30
1 - Marc-Antonin Blain

X30 Gentleman
1 - Guy L'Orphellin
2 - Gabriel Plat
3 - Régis Rousset

RÉUNION

Classements non communiqués

ÎLE DE FRANCE

Minikart
1 - Sophie Perrin
2 - Simon Jouniaux
3 - Vincent Baudrant

Minime
1 - Florian Venturi
2 - Arnaud Landemaine
3 - Jean-Baptiste Simmenauer

Cadet
1 - Tom Leuillet
2 - Adrien Renaudin
3 - Gabin Leuillet

Nationale
1 - Thomas Lemoult
2 - Sacha Ouspensky
3 - Jonathan Bailly

KZ 125
1 - Johan Renaux
2 - Thierry Lolmede
3 - Benjamin Da Silva

KZ 125 Gentleman
1 - Benjamin Sionville
2 - Romuald Beauvois
3 - Laurent Dziadus

Rotax Max
1 - Thomes Benisri
2 - Jules Cousin
3 - Sébastien Dubois

Rotax Master
1 - Cyril Bracquart
2 - Bruno Dos Santos
3 - Matthieu Bourdon

LIMOUSIN

Minikart
1 - Graig Peponas

Minime
1 - Paul Goumy

Cadet
1 - Antoine Buxeraud

KZ125
1 - Nicolas Roi Sans Sac
2 - Bertrand Pejout
3 - David Dubouille

KZ125 Gentleman
1 - Olivier Planchon
2 - Bruno Rousseau
3 - Bruno Lamande

X30
1 - Sébastien Richard
2 - Kévin Vacheyrou
3 - Manon Rakotomala

X30 Gentleman
1 - Jérôme Fiers

AQUITAINE

Minime
1 - Steven Servant
2 - Yann Bouvier
3 - Valentin Rongier

Cadet
1 - Florian Petit
2 - Rayanne Hamdaoui

KZ 125
1 - Cyril Lagarde
2 - Pierre Loubère
3 - Kévin Barthés

KZ 125 Gentleman
1 - Jérôme Bille

Rotax Max
1 - Valentin Breaux
2 - Bastien Pedegert
3 - Steven Chiavassa

Rotax Master
1 - Patrick Brovia
2 - Frédéric Fulchic
3 - Jean-Michel Heslot

X 30 Gentleman
1 - Claude Gambeau
2 - Lionel Charczy

PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR CORSE (CLASSEMENTS QUALIFICATIFS)

Minikart
1 - Maxime Guillien
2 - Thomas Vargas
3 - Mathéo Dambielle

Rotax Max
1 - Nicolas Valici
2 - Anthony Somma
3 - Marc Baietti

Minime
1 - Théo Pourchaire
2 - Thimothy Peisselon
3 - Hugo Roch

Rotax Master
1 - Olivier Dambielle
2 - Gilles Rimmaudo
3 - Robert Cavalieri

Cadet
1 - Jean- Noël Sarfati
2 - Louis Sinquin
3 - Christopher Chany

X30
1 - Jordan Panet
2 - Guillaume Monserrate
3 - Thirry Jay

Nationale
1 - Pauline Pourchaire
2 - Aurélié Honoré
3 - Ayrton Probst Collomp

X30 Access
1 - Julien Carré

KZ 125
1 - Claude Martin
2 - Frédéric Pierini
3 - Sylvain Valet

X 30 Gentleman
1 - Samy Nerguti
2 - Thierry Reynaud Sylvain Chipault

KZ 125 Gentleman
1 - Fabrice Quaix
2 - Ghislain Raymond
3 - Thierry Fighiera

BRETAGNE PAYS DE LOIRE

Minikart
1 - Théana Chauvet
2 - Enzo Boscher
3 - César Gazeau

Minime
1 - Maxime Sabin
2 - Gatien Memain
3 - Matéo Peyrussan

Cadet
1 - Lucas Schizzi
2 - Méty Boulouard
3 - Antoine Pineau

Nationale
1 - Thomas Laurent
2 - Marty Beaud
3 - Maxime Pain

KZ 125
1 - Julien Le Brigand
2 - Teddy Josse
3 - Aurore Launay

KZ 125 Gentleman
1 - Bruno Benabent
2 - Erwan Boisnars
3 - Jérôme Lardenais

Rotax Max
1 - Hugo Laroche
2 - Kévin Petit
3 - Alexis Gerdil

Rotax Master
1 - Jacques Gautier
2 - Olivier Briault
3 - Oswald Triboulet

CHAMPAGNE ARDENNE
Classements non communiqués

AUVERGNE

Minikart
1 - Evan Knecht
2 - Téo Grasset
3 - Lola Moreton

Minikart 4 temps
1 - Téo Grasset
2 - Lola Moreton
3 - Anaïs Porte

Minime
1 - Johann Chapon
2 - Kaym Bensalem
3 - Milane Petelet

Cadet
1 - Tom Chambonnier

Nationale
1 - Adrien Ronzier
2 - Marina Breuil
3 - Brice Valentin

KZ 125
1 - Fabien Frazao
2 - Matthieu Gerval
3 - Matthieu Lantuejoul

KZ 125 Gentleman
1 - Fernand Frazao
2 - Michel Carret
3 - Daniel Marion

X 30
1 - Cyril Cuisinier
2 - Mickaël Potain
3 - Matthieu Monnier

X 30 Gentleman
1 - Nicolas Lebarbier
2 - Gaëtan Gondard

KFS Junior
1 - Mathieu Meyronne

KFS 100
1 - Marine Darlavoix
2 - Thomas Saade
3 - Jérémy Porte

CENTRE

Minikart
1 - Martin Ratton
2 - Damyen Droux
3 - Alvaro Vieira

EFK
1 - Guillaume Hesnault
2 - Alexis Legrand
3 - Valentin Hemmeret

Minime
1 - Théo Leboulanger
2 - Simon Lambert
3 - Maxence Hivert

Cadet
1 - Alexandre Vromant
2 - Alexis Michaut
3 - Yohann Rocheron

Nationale
1 - Alexis Coursault
2 - Pauline Dabert

KZ 125
1 - Vincent Fontenille
2 - Marc Berteaux
3 - Arthur Desages

Rotax Max
1 - Pierre Giner
2 - Renaud Bertin
3 - Jules Afonso

Rotax Master
1 - Nicolas Blanchet
2 - François Durand
3 - David Mendes

KFS
1 - Victor Artero
2 - Valentin Avrillon
3 - Thomas Houille

LANGUEDOC-ROUSSILLON

Minikart
1 - Thibaut Clément
2 - Julien Chastanet
3 - Louan Fernandez

KZ 125 Gentleman
1 - Éric Falïez
2 - Michel Juan
3 - Jean-Philippe Robinet

KFS Jeune
1 - Sylvain Reynes
2 - Romain Ribeiro
3 - Gary Gouedar

Minime
1 - Jonas Venier
2 - Thomas Scibilia
3 - Emeric Got

KZ 2
1 - Pascal Loriol
2 - Howard Mary

KFS 100
1 - Thomas Suzanne
2 - Maxime Elie
3 - Laurent Souchet

Cadet
1 - Flavian Soguel
2 - Axel Castillou
3 - Maciers Hugont

X 30
1 - Adrian Laffille
2 - Axel Choukroun
3 - Jeannick Darfeuille

Classement féminin
1 - Manon Servière
2 - Inès Poli
3 - Ophélie Carlin

Nationale
1 - Enzo Vandenberghe
2 - Viny Sobrevia
3 - Mario Di Meglio

X 30 Gentleman
1 - Olivier Michon
2 - Bruno Ferretti
3 - Didier Faure

KZ 125
1 - Yohan Soguel
2 - Yoann Sanchez
3 - Florian De Lima

X30 Access
1 - Andy Soguel
2 - Léo Franchini
3 - Luca Billerach

MIDI PYRÉNÉES

Minikart
1 - Killian Montandraud
2 - Enzo Joulie
3 - Ryan Gomez

X30
1 - Michaël Nycek
2 - Charlotte Lionet
3 - Pierre Mannino

Minime
1 - Mattéo Fouquet
2 - Tom Lledo
3 - Charles Petit

X30 Gentleman
1 - Frédéric Ostier
2 - Jean-Charles Saliba Patrick Montandraud

Cadet
1 - Luca Walters
2 - Gaston Bousquet

X30 Access
1 - Maximilien Gomès
2 - Luca Antonnucci
3 - Clément Bordagi

Nationale
1 - Thomas Drouet
2 - Camille Marasi
3 - Maxime Chassagne

KFS Jeune
1 - Guillaume Aubourg
2 - Emilie Farnière
3 - Maxime Sabathié

KZ 125
1 - Benoit Pech de la Clauze
2 - Johan Baroghel
3 - Loïc Verrier

KFS 100
1 - Frédéric Farnière
2 - Olivier Denoy
3 - Leslie Marie

KZ 125 Gentleman
1 - Hakim Ait Ouaret
2 - Yannick Gargale
3 - Mathieu Tapia

AU CŒUR DES CLUBS

Chevilles ouvrières incontournables de notre sport, les Associations Sportive de Karting, ou ASK, permettent chaque week-end de répondre aux attentes des licenciés, notamment en terme d'organisation et de compétitions. L'ASK ACO et sa très riche histoire ainsi que l'ASK Salbris, organisatrice de longue date de grands événements, sont à l'honneur dans ce numéro.

ASK ACO

Président : Pierre Fillon (représentée ici par Alban Martinet, ancien pilote de l'Équipe de France, responsable du marketing sportif de l'ACO et en charge de la coordination avec les équipes techniques pour la création du nouveau circuit de karting).

HISTOIRE

« Le club est à ma connaissance le plus ancien de France et fut à l'origine de la première piste de karting dans l'hexagone. Il était à l'époque implanté non loin du paddock automobile actuel. Le karting subit par la suite une baisse d'intérêt, mais l'activité a pu être préservée grâce aux efforts de René Leret et son équipe. En 1976, une nouvelle piste bien plus moderne et dotée de stands a vu le jour. Son tracé de 1200 mètres devient alors la référence en France et en Europe au point d'accueillir de très nombreux championnats de France, Trophées Alazard ainsi que trois championnats du Monde en 1978, 1983 et 1991. Le chiffre des 400 licenciés au club est alors franchi à cette époque. En 1994, une piste loisir est créée non loin de l'actuel tracé qui depuis le début des années 1990 porte le nom de circuit Alain Prost ».

ORGANISATIONS

« Le circuit actuel ne permet plus l'organisation de compétitions internationales, ce qui n'empêche pas le club de continuer à proposer de nombreuses épreuves. C'est le cas des championnats régionaux et des incontournables 24 heures du Mans qui auront exceptionnellement lieu cette année fin septembre en même temps que la première fête de l'ACO. La saison se clôturera par la Coupe de France Minime, Cadet et Nationale début novembre ».

PILOTES DE RENOM

« Le club a connu beaucoup de grands pilotes dont notamment Gérard Leret qui fut longtemps en Équipe de France. Sébastien Bourdais en fit également partie tout comme moi-même ou Benoït Tréluyer. Actuellement, l'ASK compte de nombreux pilotes régionaux, mais un jeune comme Maxime Brient s'est d'ores et déjà distingué sur le plan national ».

L'ACTUALITÉ DU CLUB

« L'actualité du club, c'est bien sûr les travaux de la nouvelle piste de karting. À ce titre, la Coupe de France début novembre sera la dernière compétition officielle organisée sur la piste Alain Prost. Celle-ci ne va pas disparaître, mais sera destinée à une utilisation loisir et entrainement. Le tracé-école sera quant à lui destiné aux jeunes et à la formation. Nous savons que la piste Alain Prost est très appréciée de nombreux pilotes, mais le futur tracé qui sera implanté au niveau de l'actuel camping ne devrait pas non plus laisser insensibles ses utilisateurs ! L'enquête publique est en cours, l'objectif pour l'ACO étant d'inaugurer cette troisième piste dans le second semestre de 2013. Le module sportif qui sera bâti à la place de l'actuel restaurant sera lui aussi achevé dans le même temps. Ce troisième circuit sera destiné à la compétition, avec l'ambition affichée d'organiser des événements nationaux et internationaux. La particularité de ce tracé de 1395 mètres de long sera son sens de rotation qui sera antihoraire. Cela favorisera le spectacle, car de cette manière et selon l'implantation des structures autour du circuit, les spectateurs verront arriver les karts face à eux pour le départ. Nous nous sommes également appliqués à dessiner la zone de départ en nous inspirant de ce qui a été fait par exemple au Val d'Argenton avec une première courbe douce et progressive afin d'éviter un entassement des karts à cet endroit et de limiter ainsi les risques d'accrochage ».

→ Adresse

Route du Chemin aux Boeufs
72100 Le Mans
Tél. : 02.43.21.32.97
www.circuitalainprost.com

> Chaque année nous mettons sur pied entre trois et cinq courses, allant du championnat régional à une manifestation de plus grande envergure. Nous sommes par exemple des fidèles de l'Euro Challenge Rotax.

ASK SALBRIS

Président : Alain Frot

HISTOIRE

« Le club est né en 1965, son premier président et fondateur étant Mr Bohler. Je suis le sixième président de l'histoire du club, en ayant succédé en 2003 à Pierre Perrais. À partir de 1968, le club a pu bénéficier d'une piste de 400 mètres de long qui, à l'époque, fut bâtie un vendredi pour y organiser une course le dimanche ! Le circuit a été ensuite été porté de 400 à 800 mètres. Mais des problèmes de nuisances sonores se sont posés, problèmes que la création de l'autoroute a solutionné. Grâce à l'impulsion du député-maire de l'époque, Roger Corrèze et du président du club, Pierre Perrais, l'on a pu créer un tout nouveau circuit sur le site d'une ancienne carrière de l'autoroute toute proche. Le bitume a été posé en 1989, et nous avons pu y organiser une première compétition en 1990. Le premier Championnat de France eut lieu en 1991 avec la Nationale 3 et les Inters 155 kg. C'est d'ailleurs Marc Berteaux, licencié à Orléans, qui a remporté le titre en N3. En 1993, nous avons reçu le Championnat d'Europe ICA avec plus de 200 pilotes présents, puis en 1996, un premier Championnat du Monde en Formule C. L'année suivante, ce fut au tour du Mondial FA et Super A de venir chez nous, tout comme en 2001 et 2002. En 2008, la commune a vendu l'ensemble du site à la société Sologne Karting dirigée par Marc Berteaux. Sologne Karting et l'ASK Salbris s'appuient l'un sur l'autre pour pouvoir organiser des compétitions sur le circuit ».

ORGANISATIONS

« Chaque année, nous mettons sur pied entre trois et cinq courses, allant du championnat régional à une manifestation de plus grande envergure. Nous sommes par exemple des fidèles de l'Euro Challenge Rotax. Le circuit de Salbris offre de nombreux avantages sur le plan de l'organisation. Outre sa situation géographique au centre de la France, la superficie du circuit nous permet d'accueillir un très grand nombre de pilotes confortablement. À ce titre, avec ses 1500 mètres de long et ses vastes installations de parc fermé entre autres, Salbris fut très longtemps une référence en matière de circuit de karting dans l'Europe entière ».

PILOTES DE RENOM

« Parmi nos pilotes, nous avons accueilli Christophe Tinseau, deux fois champion de France et auteur d'une belle carrière en automobile. Nous avons également eu Patrice Gay, mais aussi Pierre Perrais, titré en Endurance, Marc et Guillaume Berteaux ainsi que Steven Palette. Ce dernier n'est pas resté longtemps en karting, mais fait de beaux résultats dans les Coupes de marque Peugeot ».

L'ACTUALITÉ DU CLUB

« Le club compte aujourd'hui 120 licenciés, dont une minorité de compétiteurs. En tant que club organisateur, nous avons par contre beaucoup de licences de dirigeants et de commissaires. Le dynamisme de l'École Française de Karting de Salbris nous amène également un afflux intéressant de jeunes pilotes, avec une vingtaine de licenciés dans cette tranche d'âge. Nous avons accueilli récemment la première course de la NSK avec plus de 200 pilotes présents. Nous recevrons également l'Euro Challenge Rotax en septembre.
Notre actualité est aussi l'installation d'une passerelle au-dessus de la ligne de départ afin de pouvoir y accueillir le directeur de course. Nous avions besoin de cette mise en conformité pour pouvoir briguer de nouvelles courses internationales. Nous nous sommes déjà mis sur les rangs pour en être un des organisateurs dans les années à venir ».

→ Adresse

B.P 31
41300 Salbris
Tél. : 02.54.97.04.89
www.sologne-karting.com

STÉPHANE SARRAZIN
ÊTRE PILOTE, C'EST MAGIQUE

Il est, à notre connaissance, le seul pilote avec Kimi Raikkonen à avoir couru en Formule 1 et en WRC. Stéphane Sarrazin se partage avec bonheur entre le circuit et le rallye, où **il évolue également au meilleur niveau**. Et il reste fidèle au karting où il a brillé à l'échelon international il y a quelques années.

Stéphane Sarrazin joue le contraste. Sa vie professionnelle se déroule au rythme effréné de compétitions disputées sur tous les continents. Et sa vie familiale, il la déguste dans un coin des Cévennes, le village de Barjac, en compagnie de Camille et des deux « petits », Pablo (6 ans) et Jules (3 ans). Pas de résidence en Suisse ou à Monaco, pas de présences répétées dans les people party. L'Alèsien est bien enraciné. Et puis il dispose d'un formidable terrain de jeux, notamment pour les longues sorties cyclistes qui constituent l'essentiel de sa préparation physique.

De ses années karting, Stéphane en est encore imprégné : *« C'était magique. Je me souviens encore quand mon père et moi nous partions sur les courses. Au début, j'étais avec Magnan kart et le motoriste Roger Chabert. J'ai vite été soutenu par Alpha. On retrouvait sur la piste des adversaires qui étaient aussi des amis. C'était un vrai bonheur. En fait, dès que mon père m'a mis sur un kart, je me suis dit : tu seras pilote. Et je n'ai jamais douté ».*

Un père, René, qui fut un très bon rallyman régional et qui, histoire classique, a contaminé son petit Stéphane. Un fils qui a bien vite progressé : *« J'ai été deux fois Champion de France, en Juniors puis en Nationale 1. Après, j'ai été embauché en 1992 par Biesse, qui débutait à l'international, et j'ai couru en Italie au niveau des Championnats d'Europe et du Monde. Je roulais bien et mes rivaux étaient alors Danilo Rossi, Giancarlo Fisichella, Jarno Trulli, Alessandro Manetti ou encore Jos Verstappen. C'étaient des pilotes vraiment très rapides. Mais je suis passé rapidement à l'auto en gagnant le Volant Elf à 18 ans ».*

Pour un pilote ambitieux, cela ne fait aucun doute pour Stéphane Sarrazin : *« Le karting est le sport de base. On y apprend à préparer et gérer une course. Si l'on vise le professionnalisme, il ne faut tout de même pas y rester trop longtemps, sauf si le but est uniquement de prendre du plaisir. Débuter est peut-être plus difficile maintenant. Après avoir acquis un certain niveau, on doit se lancer et tout réapprendre sur une monoplace. Et surtout, il faut y croire, même si par moments, c'est difficile. Pour ma part, je n'ai jamais envisagé l'échec. C'est une question qu'on me pose souvent, de savoir ce que j'aurais pu faire d'autre si cela n'avait pas marché. Mais je n'ai jamais envisagé autre chose ! »*

Stéphane prépare sa rentrée en compétition avec Benoît Brémond de chez Alpha Karting.

Stéphane Sarrazin (à droite) roule souvent en compagnie de Romain Dumas.

Retour en grille

Stéphane Sarrazin, qui roule souvent en compagnie de Romain Dumas, autre pilote pluridisciplinaire de grand talent, sur le circuit karting du Pole Mécanique d'Alès, va revenir à la compétition au volant d'un kart. Benoît Brémond et toute l'équipe d'Alpha Karting l'encadreront lors d'un rendez-vous ponctuel d'ici la fin de la saison. Un retour à ses racines sportives que Stéphane tient absolument à réussir après sa participation à l'ERDF Masters Kart de Bercy.

> « La grande différence avec les engins de ma jeunesse, c'est le frein avant.

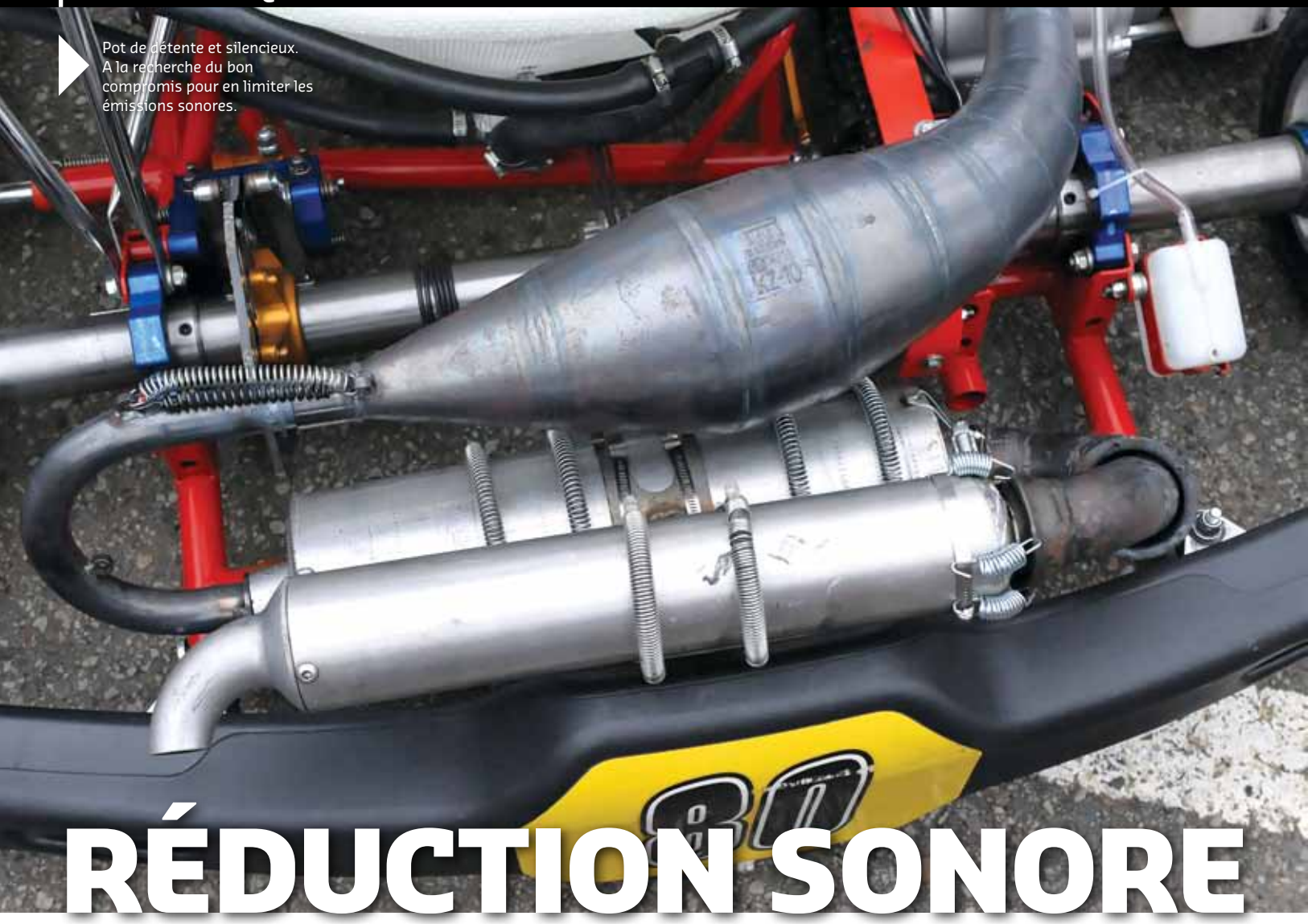
Même s'il a connu d'autres mondes, ceux de la F1, de l'Endurance ou du Rallye, Stéphane n'a jamais cessé d'évoluer sur la planète Karting : *« Je roule à chaque fois que je suis un peu chez moi sur le circuit d'Alès qui est tout proche. Un très beau circuit d'ailleurs, bien dessiné. Ça reste mon grand plaisir, j'adore ça, et c'est de toute façon excellent pour entretenir les muscles du cou et du haut du dos, si importants en auto. Pour dépasser les sensations procurées par un kart, il faut aller au moins au-delà du pilotage d'une Formule 3. J'ai suivi l'évolution du karting. Je n'ai pas le temps d'aller voir des courses, mais je pilote un Alpha actuel. Après la généralisation du démarreur, qui est une bonne chose, la grande différence avec les engins de ma jeunesse, c'est le frein avant. On n'a plus besoin de jeter le kart pour garder de la vitesse en courbe, on doit freiner en ligne. C'est plus propre et on se rapproche du pilotage d'une voiture. Certains attaquent d'abord du frein avant, moi j'utilise simultanément l'avant et l'arrière ».*

On le sait, le pilote Sarrazin a rapidement gravi tous les échelons jusqu'à se retrouver dans le baquet d'une F1 : *« J'ai été champion de France de Formule Renault, vice-champion de F3, puis j'ai été le troisième pilote de Prost Grand Prix. Mais c'est Minardi qui m'a permis de m'aligner en course, au Grand Prix du Brésil 1999. Ça s'est conclu par une spectaculaire sortie. Les anciens me parlent encore de la vision de ma voiture partie en toupie et traversant la piste. Mais cela a été plus impressionnant que vraiment dangereux, et de toute façon, au volant, on n'a pas le temps de se rendre compte de ce qui se passe. Ce fut mon seul Grand Prix. Minardi voulait me garder l'année suivante comme titulaire, mais j'étais lié avec Prost GP ».*

Après, Stéphane Sarrazin a été le pilote de développement attitré de Toyota, ce qui lui a permis d'acquérir une solide expérience. Et les portes de l'Endurance mondiale se sont ouvertes chez Peugeot où il a partagé le volant avec ses copains Nicolas Minassian, Franck Montagny ou Sébastien Bourdais entre autres : *« J'ai couru durant cinq saisons sur la 908. C'est magique de piloter une telle auto et d'évoluer dans une équipe d'un tel niveau. On a fait de belles choses, et les bagarres avec Audi nous ont tous fait progresser. Un plaisir énorme et dix victoires dans des courses importantes. Mais pas au Mans, hélas, où j'ai réalisé trois poles et terminé deux fois second et une fois troisième. C'est beaucoup de chance d'avoir rebondi après le retrait de Peugeot en début d'année et de me retrouver chez Toyota pour de nouvelles aventures. Beaucoup de gens m'ont dit que cela leur faisait plaisir... et ça me fait plaisir de le savoir ».*

Parallèlement, Stéphane Sarrazin, que l'on peut considérer comme un pilote polyvalent, « à l'ancienne », a également atteint le sommet en rallye. Vainqueur d'un Rallye du Var, pilote officiel Subaru France avec qui il devient Champion national en 2004 et officiel ensuite en Championnat du Monde durant deux ans. La campagne 2012 du pilote français le plus éclectique intègre une nouvelle campagne en Championnat de France sur une 307 WRC : *« A l'origine, je devais disputer le championnat avec une 207 S2000 officielle. Et puis je me retrouve en indépendant avec cette 307 et c'est un challenge excitant. Il y a une belle opposition, notamment avec Jean-Marie Cuoq. Il est à remarquer que nous roulons tous deux avec des WRC ancienne génération, bien que sa Focus soit une version 2010 et ma 307 une 2004. C'est évident que ce sont de très bonnes bases, et on arrive toujours à évoluer avec des réglages et de petites choses. J'ai toujours été passionné de rallye... aussi. Ne serait-ce qu'à travers la carrière de mon père. Tout petit, je le suivais et je le voyais lors des assistances. J'ai connu la musique des moteurs qui rugissent quand je marchais à peine. »*

Cet habitué du haut niveau reste un peu le spectateur de son ascension : *« Au fur et à mesure que l'on atteint un niveau supérieur, on se rend compte du degré d'expertise dans toutes les disciplines. Il y a plus de monde dans tous les domaines, des gens très qualifiés, et l'on vous demande aussi beaucoup plus. C'est magique ».* On s'en rend compte, Stéphane emploie volontiers le mot « magique » pour qualifier son existence. Les cadeaux de la vie continuent de faire briller les yeux du petit enfant qui disait *« je serai pilote ».*

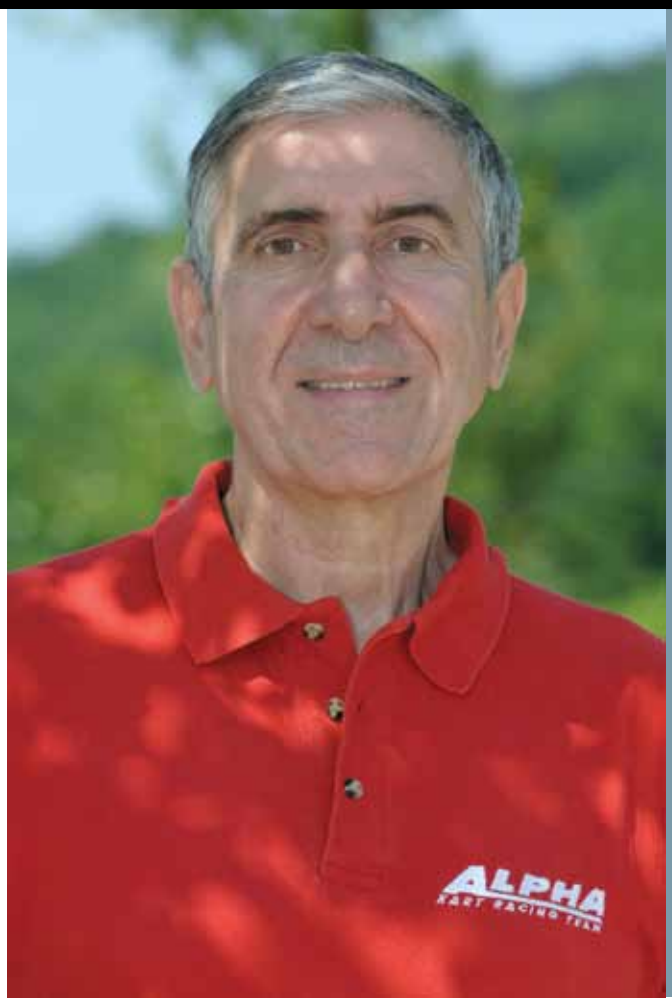


Pot de détente et silencieux. A la recherche du bon compromis pour en limiter les émissions sonores.

RÉDUCTION SONORE
UN INTÉRÊT PUBLIC

L'agrandissement des zones urbaines et le souci général d'un environnement mieux protégé imposent une **réflexion sur les nuisances sonores**. Un constat qui concerne au premier chef les sports mécaniques en général, donc le karting. Consciente de cette obligation d'évoluer et d'agir, la FFSA a mis en route un programme d'études visant à réduire le niveau de bruit autour des circuits.

Au fil de son histoire, le son d'un kart a évolué. Pétaradant d'abord, aux sonorités des moteurs de tronçonneuse équipant les premiers karts, puis aigu et proche de l'essaim d'abeilles avec l'avènement des 100cc, spécialement conçu pour ce type d'utilisation et atteignant des régimes dépassant parfois les 20.000 trs/min. L'arrivée de mécaniques à refroidissement liquide avec des régimes plus lents a conduit à des sonorités plus graves. Mais dans ce concert à deux ou quatre temps, une constations s'impose : le niveau sonore de toutes ces machines est aujourd'hui trop élevé, et rares sont les circuits à ne pas connaître de graves soucis de voisinage. Souvent tracées dans des zones de campagne ou loin des agglomérations, nombreuses sont les pistes à être rejointes par une urbanisation parfois galopante. Même si le circuit était bien souvent présent avant ces constructions, face à des groupements de riverains mécontents et malgré un état de fait connu avant leur installation, les intérêts des pratiquants de kart et des gestionnaires de pistes se trouvent rapidement en ballotage défavorable. Une tendance générale qui a depuis deux ans amené la FFSA à réagir comme le souligne le président de la Commission des Constructeurs et responsable d'Alpha Karting, Patrice Sabatier : *« Valence, Lavelanet et*



> **Depuis deux ans nous avons œuvré en faisant évoluer les silencieux d'échappement des Minime/Cadet, mais aussi du X30 et du KFS. C'est un premier pas, mais il faut aller plus loin en passant en revue l'ensemble des catégories.**
>
> *Patrice Sabatier*

consorts, nombre de pistes sont inquiétées par des problèmes de voisinage liés à leur niveau de nuisance sonore. Depuis deux ans, nous avons œuvré en faisant évoluer les silencieux d'échappement des Minime/Cadet, mais aussi du X30 et du KFS. C'est un premier pas, mais il faut aller plus loin en passant en revue l'ensemble des catégories. Et à ce titre, la KZ125 est notre cheval de bataille du moment, car son niveau sonore est très élevé et nécessite très rapidement une réduction très sensible de ce volume. Quelque part, ce ne sont pas les utilisateurs qui sont au bord des pistes et qui aiment faire du karting que cela gêne, mais plutôt les gens qui habitent alentour et qui eux n'ont pas du tout envie qu'on les oblige à entendre des karts. Le seul moyen de concilier tous ces points de vue est d'arriver à un niveau sonore raisonnable. Il en va de la survie de nombreux circuits ».

UNE MESURE EFFICACE

« Pour régler efficacement le problème, il faut parfaitement identifier la source de bruit », indique Jacques Jacquemin en charge du dossier de la réduction de bruit avec son groupe de travail technique. *« Nous travaillons en étroite collaboration avec la CIK qui a mandaté des sociétés spécialisées dans l'acoustique. Aujourd'hui, les différents relevés sonométriques ont été faits de manière dynamique et non plus statique. Quatre micros sont ainsi positionnés à 2,50 mètres au-dessus de la piste à l'endroit où les moteurs sont en pleine charge. Mais le niveau de bruit est quelque chose d'extrêmement subjectif, notamment au niveau de son émergence. Une mécanique que vous trouverez très bruyante en bord de piste, peut avoir une émergence moins forte 200 mètres plus loin qu'un autre moteur à priori moins bruyant lorsque vous vous tenez à côté de lui. Ici il est question de fréquences qui propagent plus ou moins le son. Avec l'expérience, on voit que le son d'un 2 temps porte moins loin que celui d'un 4 temps. Ensuite, la perception sonore va varier selon les vents, la végétation, mais aussi selon le niveau de bruit ambiant. Faites tourner un moteur en pleine nuit en rase campagne, le bruit semblera assourdissant alors qu'un peloton de karts en pleine journée sur un circuit non loin d'une route passante paraître nettement plus discret. Face à ces difficultés d'estimation, nous allons faire appel à un établissement comme l'Apave pour établir des principes et une méthode de mesure afin de déterminer exactement l'impact du bruit. Selon les directives qu'ils nous donneront, nous allons pouvoir faire des recherches précises, et valider des solutions ».*

OBECTIF 2013

Relevé selon la méthode actuelle à un niveau sonore compris entre 102 et 108 décibels, quelles solutions envisager pour la réduction de bruit des moteurs KZ ? *« Il n'y a pour l'heure pas de solution miracle. Il nous faut trouver un silencieux efficace, facile d'utilisation, pas trop onéreux et aisément identifiable lorsqu'un pilote arrive sur un circuit »*, prévient Patrice Sabatier. *« L'idéal serait de trouver un produit déjà existant, mais malgré des discussions avec nos voisins Allemands ou Belges, cela ne semble pas être le cas »*, selon Jacques Jacquemin. *« Le but est de pouvoir gagner entre 6 et 12 décibels pour atteindre le niveau de bruit d'une moto sur la route qui est fixé à 96 décibels. Les décibels se calculent sur une échelle logarithmique et non métrique, ce qui veut dire que le niveau de son est exponentiel. Cela signifie qu'aux alentours de 100 dB, le fait de réduire de 6 à 12 dB le niveau de bruit est une valeur déjà très significative à l'oreille. Mais pour parvenir à un tel résultat, pas question d'arriver à un empilage de silencieux, ce ne serait pas fiable et ferait vraiment « usine à gaz » sur un kart. Pour être efficace, peut-être faudrait-il changer complètement la ligne d'échappement du moteur avec son pot de détente, mais ici l'on se heurte à la question de l'homologation. En attendant, il nous faut trouver un silencieux suffisamment efficace pour arriver à cette norme de bruit. C'est une question de mois, car nous devons être prêts pour que les KZ en soient équipés début 2013 »*

Le KZ125 compte de nombreux adeptes en France, attirés par les performances des moteurs à boîte de vitesses.

LE KARTING

Depuis plusieurs saisons déjà, la catégorie KZ125 connaît un vif succès. Un statut mérité pour une **formule à très hautes performances** et doté d'une mécanique éprouvée, garantissant à son pilote un extraordinaire rapport sensations/fiabilité. Voyage au pays du « kart à boîte ».

La catégorie 125 à boîte de vitesses a toujours fait partie du paysage du karting. Dès la fin des années 1950, notamment en Angleterre, ils sont nombreux à jouer du levier de vitesses au volant de leur kart à moteur Villiers, une marque de moteurs spécialisée, pour l'anecdote, dans la motorisation de fauteuils pour handicapés ! Si le 125 n'a jamais brillé dans les courses d'Endurance contrairement aux traditionnels 100cc, il a toujours connu de nombreux adeptes, notamment auprès des pilotes présentant un gabarit généreux. Vantant les performances et les sensations ressenties au volant de leurs karts, ceux-ci ont peu à peu convaincu de plus jeunes pilotes à s'essayer à ce kart différent. De par sa débauche de puissance, le 125 s'équipe de freins à l'avant afin de mieux ralentir l'impressionnante vitesse de pointe de la machine. Autant le pilotage d'un kart sans boîte de vitesses impose un style assez coulé avec des trajectoires soignées et tendues, autant celui d'un 125 autorise une autre façon de faire. Au volant, le pilote peut se permettre de rentrer très fort dans la courbe, de faire pivoter aussi rapidement que possible le kart pour ensuite profiter de la cavalerie afin de s'arracher en force de la courbe. Un pilotage au plus court et sans fioritures qu'apprécient ses utilisateurs : *« Le KZ125, c'est vraiment du kart très performant. Le plaisir du pilotage est énorme, ça pousse très fort, ça freine tout aussi fort, et je sais que beaucoup de gens rêvent de piloter ce genre de machine »*, témoigne Cédric Goudant, pilote de haut niveau en 125, et responsable de la société Cédric Sport, bien connue dans le milieu de la course de kart.

ÉTAT DES LIEUX

Malgré les difficultés économiques du moment, force est de constater que le KZ125 est encore une des catégories qui résiste le mieux sur le territoire national. *« Le règlement stable du KZ125 profite à la catégorie, et avec l'expérience que l'on a de cette motorisation, on est arrivé à un bon niveau de fiabilité du matériel »*, avance Laurent Marchandise en guise d'explication. Pilote de haut niveau et épaulant son père Christian au sein de la société KCM, Laurent sait de quoi il parle en terme de karting à boîte de vitesses, lui qui s'est même essayé et distingué en Superkart 250. *« Le KZ125 est à la fois adapté à un pilote qui souhaite seulement se faire plaisir au volant*

Réservée aux plus de 32 ans, la catégorie KZ125 Gentleman rencontre elle aussi un beau succès.

> Le KZ125, c'est vraiment du kart très performant. Le plaisir du pilotage est énorme, ça pousse très fort, ça freine tout aussi fort, et je sais que beaucoup de gens rêvent de piloter ce genre de machine.

DE K À Z

d'une belle machine, ou à un autre qui lui vise la victoire au niveau national. Certes l'acquisition d'un kart type KZ125 ne représente pas un investissement anodin, mais il peut à la fois représenter du karting loisir de très haut de gamme et une véritable machine de guerre en compétition ».

Un avis que partage Cédric Goudant qui insiste sur la polyvalence du matériel : *« Le KZ125 s'adapte parfaitement à un circuit de kart sinueux, tout comme à un tracé type long circuit. À ce titre, la Coupe de France Long Circuit offre l'extraordinaire opportunité d'évoluer à plus de 180 km/h en se faisant d'interminables séances d'aspiration. Que tu sois premier ou quinzième, le plaisir est immense sur ce type de pistes, et seul un kart à boîte de vitesses le permet. Sur un plan financier, ce n'est évident qu'un 125 est une machine coûteuse, mais il faut aussi comparer ce qui est comparable. Avec un KZ, on a ce qu'il y a de plus performant au niveau du karting, c'est donc logique que ce soit une machine onéreuse. À côté de cela, une révision moteur toutes les 10 heures suffit, et certainement encore plus dans le cadre d'une utilisation en loisir. Sur un plan maintenance, seule la carburation est un élément de réglage assez pointu. Mais si tu restes raisonnable en évitant de rouler avec des réglages trop pauvres, la fiabilité est vraiment au rendez-vous ».*

QUELS SOUHAITS ?

« Sur le papier, le KZ125 est une excellente catégorie, avec toutefois deux points qui mériteraient une évolution », avance Laurent Marchandise. *« Les pneus d'abord qui ne donnent pas satisfaction, tant au niveau performance qu'endurance. Un KZ125 est très puissant, et il est dommage de ne pas pouvoir passer cette puissance au sol en étant bridé par un manque d'adhérence des pneus. C'est frustrant, et comme ils s'usent en plus relativement vite, cela impose d'en changer de toute façon assez souvent pour rester performant. Le moteur ensuite représente vraiment une exception en France. La réglementation du KZ125 oblige à utiliser des propulseurs de l'ancienne homologation. Un cas unique pour les constructeurs qui n'ont comme client que la France pour ce type de moteurs sur lesquels il est de moins en moins facile de trouver des pièces. Pourquoi ne pas choisir des moteurs répondant aux nouvelles homologations ? Ils coûtent exactement le même pris que les anciens, il n'y aura donc aucune inflation des coûts. En corrigeant ces deux points pneumatiques et moteurs, l'on aura alors vraiment une catégorie au top ».*

Selon Cédric Goudant, *« Courir en KZ125 coûte un certain prix, il faut donc trouver une monte pneumatique adaptée au niveau du rapport performance/endurance/coût. Aujourd'hui il y a un vrai déséquilibre à ce niveau avec un niveau d'adhérence inadapté à la puissance d'un 125. C'est dommage, car cela nivelle un peu tout. Il faut donc essayer de trouver un bon compromis à l'avenir avec une monte pneumatique adéquate. À partir de là, la catégorie ne souffrira d'aucun défaut. Prenez par exemple le KZ125 Gentleman réservé aux plus de 32 ans. Il y a une ambiance super avec des pilotes qui se font vraiment plaisir avec une superbe machine. Dans un sport mécanique, l'on aime bien se faire plaisir avec de la belle mécanique et c'est vraiment cela qui fait le charme du KZ. Je rêverais aussi d'une Coupe de France KZ125 Long Circuit davantage médiatisée, car c'est un Championnat qui le mérite vraiment, avec des courses fantastiques, mais qui se passe souvent à huis clos ou presque. Il faut faire connaître ce type d'épreuves, car elle participe grandement à l'attrait d'une si belle catégorie qu'est le 125 ! »*

La transmission du savoir, une noble mission pour les EFK !

À L'ÉCOLE DES VIRAGES

Quoi de mieux que de faire appel à une école spécialisée pour réviser ses fondamentaux de la technique de pilotage ? Nous avons voulu savoir auprès des Écoles Françaises de Karting quels étaient les principaux points sur lesquels portaient leurs conseils auprès de leurs élèves, petits ou grands. Cette fois-ci, ces **recommandations de professionnels** portent sur le délicat sujet des trajectoires.

« *Le thème de la trajectoire est un sujet vaste, qu'il n'est pas toujours aisé à expliquer, notamment à de jeunes enfants* », témoigne l'un des responsables de l'EFK Rosny 93, située sur le site PSA Peugeot-Citroën d'Aulnay-sous-Bois en Seine-Saint-Denis. Technique de pilotage permettant d'aller le plus vite sur circuit en exploitant l'ensemble de la largeur de la piste pour réduire au maximum les effets physiques de la force centrifuge, la maîtrise des trajectoires est indispensable au moment d'aller chercher le meilleur chrono possible.

THÉORIE ET PRATIQUE

« Rouler avec de bonnes trajectoires est évidemment la clé d'une bonne performance en piste, mais au préalable, il faut que le pilote ait acquis la maîtrise de son kart. Comment expliquer à quelqu'un pourquoi passer ici plutôt que là et braquer à tel endroit si avant il ne sait pas freiner correctement et s'il ne sait pas comment placer son kart à l'abord de telle ou telle difficulté ? Après un premier travail consistant à bien prendre en main son kart pour en connaître et donc anticiper les réactions, l'on attaque les notions de trajectoire ». L'heure est à la théorie pour les jeunes et les moins jeunes qui vont découvrir sur tableau ou écran les meilleures trajectoires en fonction de chaque difficulté. Un exercice parfois abstrait pour les plus jeunes. *« Un adulte va rapidement te dire qu'il n'a rien compris de tes explications et du jargon du pilotage parlant de corde, d'extérieur et de remise des gaz. Un enfant par contre ne te dira rien, mais une fois en piste, l'on constatera qu'il n'a pas saisi le message que l'on a tenté de faire passer avec nos mots. Pour bien leur fixer les idées, nous utilisons alors des quilles qui balisent l'ensemble du circuit. Le pilote est vraiment guidé dans ses tours ce qui lui permet de visualiser ce dont on a parlé. Il arrive également que l'on prenne un kart pour adulte et que, comme un moniteur de ski, en se mettant devant les élèves, on leur montre la bonne façon d'aborder chacun des virages. Le défaut classique chez n'importe quel débutant est d'aller au plus court et de rentrer trop tôt dans les virages. Le défaut le plus criant se révèle dans les*

Courbe, virage, épingle, à chaque difficulté sa trajectoire.

Que ce soit sur feuille ou sur le terrain, il est important de visualiser la bonne trajectoire.

> Le défaut classique chez n'importe quel débutant est d'aller au plus court et de rentrer trop tôt dans les virages.

enchainements où le pilote doit savoir sacrifier le premier virage pour se placer idéalement pour le second ce qui va lui permettre de sortir de cet enchaînement avec un maximum de vitesse ».

VISUALISER ET IMITER

Reprenant le principe de l'imitation et de la répétition, l'EFK Rosny 93 utilise régulièrement la vidéo. *« C'est une technique qui fonctionne très bien. L'on filme les élèves, bons et moins bons, et on leur montre les différences. Là aussi, cela leur permet de visualiser leurs erreurs et l'écart de style. Notre circuit permet de se placer en quelques points en surplomb de la piste ce qui autorise à traduire parfaitement une bonne ou une mauvaise trajectoire ».* Autre repère dans le domaine du pilotage d'un kart, l'angle de braquage, un thème développé en automobile où l'on n'hésite pas à mettre des morceaux de scotch sur un volant pour toujours repérer la position de celui-ci. *« Nous n'en sommes pas là en kart, car l'on a qu'un demi-tour de butée à butée. Néanmoins l'on montre à nos élèves que l'on ne met pas le même angle de braquage dans tel ou tel virage. Par exemple dans une épingle, on va braquer tard pour aller chercher plus loin le point de corde afin de bien tendre la trajectoire et de ressortir fort en ayant accéléré tôt de cette épingle. Dans ce cas, on va « mettre » pas mal de volants au moment de l'inscription du kart dans le virage. À l'opposé, dans une grande courbe on va venir prendre la corde plus tôt pour ne pas se faire déporter à l'extérieur du virage par la force centrifuge. Ici l'angle de braquage à l'entrée de la courbe sera très léger afin de ne pas casser la vitesse du kart. Le secret pour aller vite sur un tour est de bouger le moins possible le volant, d'où l'importance fondamentale d'être parfaitement placé en trajectoire afin d'être efficace. Ensuite, lorsque vous êtes dans l'épingle où vous allez avoir à braquer tard et de manière ample, le virage où vous allez braquer un peu plus tôt et de manière plus mesurée puis enfin la courbe avec un braquage léger et anticipé, rentre en compte le contrôle de son kart dans toute la phase suivant l'inscription de la machine dans ce virage. C'est ici une question de feeling que chacun perçoit différemment. Senna sous la pluie au volant de sa F1, on n'est plus dans la théorie et les tableaux, c'est du pur feeling, du contrôle et de l'équilibrisme, mais ça, je ne peux pas l'expliquer à mes élèves ! »*

REPÉRAGE À PIED

« Une autre manière très efficace de bien se rendre compte des trajectoires à adopter est le tour du circuit à pied. D'ailleurs, les pilotes de F1 le font bien ! En visualisant un virage et l'endroit où l'on peut mettre les roues, cela les aide beaucoup. C'est aussi l'occasion de juger de l'état de la piste, repérer si une bosse ne va pas te gêner dans la trajectoire, ou si tel vibreur peut on non se chevaucher. En passant comme cela au pas dans tous les endroits d'un circuit, cela permet de noter un détail que peut-être le pilote n'aurait pas vu en passant beaucoup plus vite avec son kart. Cela permet également de souligner un aspect très important du pilotage qu'est le regard. À ce titre, nous expliquons aux pilotes qu'il est important de poser la vue sur le point vers lequel on veut aller afin de déjà anticiper la bonne trajectoire. En portant plus loin le regard, on anticipe davantage et on comprend mieux son pilotage et les réactions du kart qui en découlent ».

Travail quotidien du pilote, théorique bien sûr, mais aussi tellement personnel, car dépendant par ailleurs des éléments propres à un circuit ou à l'état de telles ou telles portions de piste qui obligera à s'écarter de cette théorie pour s'adapter au mieux des conditions du moment, la trajectoire reste sans aucun doute le mystère physique permettant aux meilleurs des meilleurs de faire l'ultime différence !

Sébastian Vettel s'est produit à St-Amand en 2001 en Junior.

Anthony Davidson et Jenson Button (# 102) lors des championnats d'Europe en 1996 courus dans le Cher.

LES GRANDES HEURES DE SAINT-AMAND

C'est en 1960 que Saint-Amand a découvert le karting. Après un départ en fanfare avec une épreuve de 24 heures dès 1961, le club et la piste du Colombiers vont rentrer en sommeil pendant de longues années. Il faudra attendre près de vingt ans pour retrouver de l'activité dans le Cher, jusqu'à de **très fameuses courses internationales** sur lesquelles se produiront les Button et autres Vettel…

Il s'en est fallu de trois semaines, mais le club de Vouvray a pris de vitesse celui de St-Amand pour l'organisation d'une course de 24 heures. Qu'à cela ne tienne, on a fait les choses en grand du côté du Colombiers et son ruban de bitume de 427 mètres de long. Des personnalités connues sont présentes, dont notamment Jean-Marie Balestre, fondateur du Groupement National de Karting. Stands, buvettes, salle de massage et même parquet pour le bal dansant, la fête est totale, tout comme le sera le déficit enregistré à cette occasion… Terriblement endetté, le club n'est bientôt plus en mesure de n'accueillir qu'un slalom automobile chaque année. Mais un groupe d'amis réunit autour de la famille Bruneau, entrepreneur dans le bâtiment dans la région, va reprendre la main à la fin des années 1970. La tâche est immense, car le circuit n'existe quasiment plus comme s'en souviennent Jean-Paul Bruneau et son épouse Arlette : *« Le circuit ne faisait plus que deux mètres de large tant la végétation avait gagné sur le bitume. Il a fallu tout nettoyer, remettre la piste et ses abords en état pour commencer à réorganiser les premières compétitions. Lorsque nous avons repris le club, chacun des dirigeants a mis 500 Francs de sa poche pour relancer un peu la machine. Une de nos premières actions fut de finir de rembourser cette fameuse dette que le club traînait depuis ces 24 heures de 1961 ».*

RENAISSANCE

Ambitieuse et volontaire, toute l'équipe de l'ASK Sport Colombiers Saint-Amand Karting se mobilise pour faire de son circuit un des points de ralliement du karting français… et bientôt européen. En 1989, le tracé voit sa longueur plus que doubler avec un déroulement atteignant 1037 mètres. Une telle longueur permet son homologation au niveau international, but que visent à présent les organisateurs. La même année, les maîtres des lieux auront également le plaisir de voir leur fils Alexandre remporter le Championnat de France Minime à Ganges devant Sébastien Enjolras. La première épreuve nationale courue à Saint-Amand aura lieu fin 1990 avec une manche du Championnat de France d'Endurance. En 1992, c'est un Championnat de France Nationale 1 qui est mis sur pied remporté par Richard Rager, pilote de la Ligue du Centre récemment disparu accidentellement. Les courses s'enchainent comme deux Championnats de France d'affilée en Nationale 2 et 3, mais aussi le Trophée Alazard et le Trophée Laborde qui a maintenant élu domicile à Saint-Amand. Une compétition que Simon Abadie remportera deux fois d'affilée. Se sentant prête à relever tous les défis, l'ASK se positionne à présent sur le plan international, et pour 1995, le championnat d'Europe ICA vient planter son chapiteau dans le Cher. Et quel chapiteau ! *« Avec 297 pilotes présents, un chiffre dont je me souviendrai toujours, nous avons battu tous les records d'inscriptions sur une course internationale »*, se remémore Arlette Bruneau. *« Il y a avait des karts absolument partout, et le paddock était réparti au centimètre près, avec des allées quadrillant le tout afin de circuler. Les grosses structures étaient installées du côté du club-house, mais il y avait également des concurrents placés jusque sur le chemin d'accès au circuit. Pour se rendre en prégrille, il fallait faire un bout de chemin… Après trois mois de travail acharné, tout était en place avec 150 personnes autour de nous. Nous avions compté à l'époque, et entre organisateurs, pilotes, accompagnateurs, équipes, etc., cela*

C'est Jean-Marie Balestre (licence 0) qui lança le karting en France, ici aux 24 Heures de St Amand- Colombiers.

Jean-Marie-Balestre, à droite poussant le kart, ici en compagnie des fondateurs du club de St-Amand Le Colombiers.

> Nous y avons vécu des moments inoubliables avec notamment cet immense challenge du Championnat d'Europe ICA 1995 que nous avons su relever avec succès !

faisait 3000 personnes présentes dans le paddock de Saint-Amand, sans compter les spectateurs qui sont venus très nombreux à cette occasion ! Tout le site du circuit était absolument noir de monde. Lorsque nous avons réalisé qu'un tel volume de gens allait venir sur le site, c'est bien simple, nous n'avons pour ainsi dire pas quitté la piste pendant les trois semaines précédant la course pour pouvoir tout préparer dans les temps. Face au nombre d'engagés, nous avons commencé les manches de qualification le mercredi pour les achever le vendredi ! »

UNE PISTE EN MORCEAUX

Arrivé à ce stade de la compétition, un drame se dessine, la piste par l'effet du passage répété des karts à longueur de journée part en lambeaux dans certains virages… *« Il y avait des montagnes de gommes sur le bord de la piste, cette épaisseur faisant comme des vibreurs, mais à l'envers ! La chaleur associée au grip des pneus avait eu raison du bitume. Nous avons alors réussi à mobiliser une entreprise qui normalement était fermée le week-end. Ils sont venus refaire le revêtement dans la nuit du vendredi au samedi. Pendant les travaux, nous arrosions sans cesse le nouvel enrobé afin qu'il refroidisse et se fixe bien. Les travaux se sont achevés à quatre heures du matin. Le temps d'aller dormir deux petites heures et la compétition recommençait le samedi. Miracle, tout a tenu, et les pilotes n'y ont vu que du feu, nous étions sauvés, la course pouvait continuer ! Mr Buser, le président de la CIK n'en revenait pas. À l'issue de cette compétition où couraient notamment des pilotes comme Jenson Button et qui fut remportée par Arnaud Leconte, la CIK nous a décerné le prix de la meilleure organisation. Mr Buser était quelqu'un de très exigeant et vous receviez des amendes quand vous ne faisiez pas correctement les choses. Mais de son côté, il était très bien organisé, les dossiers que nous recevions de sa part étant très complets. Nous avons beaucoup apprécié de travailler avec lui. Le lendemain de la course, nous sommes partis en vacances et nous avons dormi pendant deux jours ! »*

Un Championnat d'Europe Formule A et Super A sera également organisé en 1996 sur place avec la présence de Button encore, mais aussi de Giorgio Pantano ou Anthony Davidson, puis un Championnat d'Europe Junior en 1997. *« Fin des années 1990, le trophée des Constructeurs s'est monté pour pallier à la suppression du Championnat de France Minime/Cadet. Nous avions envie d'offrir une belle course aux enfants qui pâtissaient de cette situation, et nous avons donc organisé ce trophée sur un circuit particulièrement bien adapté aux karts de cette tranche d'âge ».*

L'ultime épreuve internationale organisée à Saint-Amand fut le Championnat d'Europe Junior couru à l'époque en trois journées avec la victoire d'un certain Sebastian Vettel et la participation du jeune Nico Hülkenberg. *« Faute de pouvoir rallonger le circuit, Saint-Amand a perdu son homologation en piste internationale. De notre côté, nous avons choisi par la suite de prendre un peu de champ avec le karting, après presque 25 années à y consacrer tout notre temps et nos loisirs à raison de 40 week-ends par an. Nous y avons vécu des moments inoubliables avec notamment cet immense challenge du Championnat d'Europe ICA 1995 que nous avons su relever avec succès ! »* En 2004, une nouvelle équipe dirigeante sera mise en place présidée par Franck Jamet et qui perpétuera cette tradition des grandes organisations à Saint-Amand, avec la mise en ouvre de nombreux Championnats de France et Trophée Minime/Cadet.

JURIDIQUE

COMMISSION NATIONALE DE KARTING

Extraits des décisions de la CNK du 15/05/12

La Commission Nationale de Karting s'est réunie le mardi 15 mai 2012 au siège de la FFSA à Paris sous la présidence de Jean-Pierre Deschamps.

ÉCOLES FRANÇAISES DE KARTING

Premier rassemblement national le 31/10 à Salbris

Après examen des candidatures reçues pour l'organisation du premier rassemblement national des EFK, la CNK attribue l'organisation du Rassemblement National des EFK 2012 à l'EFK Salbris.

GROUPE DE TRAVAIL CONSTRUCTEURS

Découpage des catégories

La CNK retient à l'unanimité la proposition suivante concernant le découpage des catégories, à partir de 2013 :

- Catégorie Minikart (6-11 ans) : moteurs Micromax et Honda
- Catégorie Minime (10-13 ans) : moteurs Puma 85cc (moteur du minime actuel)
- Catégorie Junior* (11-15 ans) : moteurs nouvelle génération
- Catégorie Nationale (13 ans et plus) : pas de changement

* L'appellation Junior n'a pas encore été arrêtée. Une appellation définitive sera adoptée prochainement.

La catégorie Minime, équipée en moteur Puma 85cc aura un Championnat de France en 2013 et 2014.

Catégorie KZ125

Saison 2013 La CNK décide d'organiser, en 2013, un Championnat de France KZ2 Open sur une journée, avec les catégories KZ125/KZ125 Gentleman dont les pilotes seront qualifiés par les Championnats régionaux.

COMMISSION RÈGLEMENTS ET CHAMPIONNATS

La CNK décide de suivre les propositions de la Commission Règlements et Championnats quant aux points suivants : le Championnat de France Long Circuit 2013 comprendra 2 ou 3 courses en 2013. En ce qui concerne les GPO 2013, les catégories KF2 et KF3 rouleront en GPO, en association avec le X30, le Rotax et une Coupe de France de catégorie nationale. Le Championnat de France KZ2 se fera sur une seule course avec les catégories KZ125/KZ125 Gentleman.

COMMISSION DE DISCIPLINE DU 28/03/12

Affaire FFSA c/M. Ludovic Chamard

La Commission de Discipline de la FFSA, dans sa séance du 28/03/12, présidée par M. Alain Dubord, assisté par Mrs Jean-Michel Proust et Bernard Daffniet en qualité d'assesseurs. Également présentes : Claire Migliorini, secrétaire de séance et Marie-Laure Gervais, représentante FFSA.

RAPPEL DES FAITS ET DE LA PROCÉDURE

Lors du Championnat du Sud se déroulant sur le circuit du Muret le 26/02/12, deux pilotes participant à la finale X 30, Mrs Axel Choukroun et Christopher Chamard sont victimes d'un incident de course. À l'issue de cette finale, à la sortie du parc arrivée, M. Ludovic Chamard, père de M. Christoper Chamard, profère des insultes et des menaces de mort à l'encontre de M. Alain Choukroun, père d'Axel Choukroun puis l'agresse violemment en se jetant sur lui.

Lors de cette rixe, M. Ludovic Chamard assène un coup de tête à M. Alain Choukroun et lui casse une dent. Dans ce violent coup, M. Ludovic Chamard s'ouvre lui-même l'arcade sourcilière. Des spectateurs ceinturent ensuite M. Ludovic Chamard et protègent M. Alain Choukroun. À l'issue de l'agression, ce dernier est conduit auprès du médecin des services de secours de la course. Vers 16h45, M. Alain Choukroun décide d'aller à la rencontre de M. Bernard Navarro, Président du Collège des Commissaires Sportifs afin de relater les faits expliqués ci-dessus.

Le Collège des Commissaires Sportifs entend donc M. Alain Choukroun mais ne peut entendre M. Ludovic Chamard car celui-ci subit un interrogatoire de la gendarmerie, prévenue par des spectateurs de l'agression dont il a été l'auteur. Le Collège, décide d'introduire une demande de sanction disciplinaire auprès de la FFSA à l'encontre de M. Ludovic Chamard.

Après instruction du dossier, la FFSA, par courrier recommandé avec avis de réception en date du 13/03/12, convoque à comparaître devant la Commission de Discipline de ce jour M. Ludovic Chamard pour « agression physique, coups, menaces et insultes à l'encontre de M. Alain Choukroun, faits susceptibles de constituer une infraction au sens de l'article 2 bis du règlement disciplinaire de la FFSA ». Est également convoqué Monsieur Alain Choukroun en sa qualité de victime ;

Ces faits sont attestés par :

- l'attestation de Mme Marie-Hélène Dieu en date du 18/03/12, spectatrice et témoin directe des faits ;
- l'attestation de M. Alain Choukroun en date du 23/03/12, victime ;
- l'attestation de Mme Brigitte Laffillé, en date du 23/03/12, titulaire d'une licence internationale personne satellite et témoin directe des faits, qui confirme les faits, mais ajoute que les évènements se sont déroulés sur un temps très court avec un effet de surprise qui n'a pas permis d'empêcher l'agression ; qu'elle souligne également le caractère répétitif des agressions dues à la famille Chamard et la crainte d'éventuelles représailles lors de manifestations futures,
- l'attestation de M. Bernard Navarro, en date du 23/03/12, qui n'a pas été témoin direct des faits, mais qui précise que M. Alain Choukroun avait le nez tuméfié et une dent cassée.

M. Ludovic Chamard fait parvenir sa version des faits dans un courrier recommandé avec AR du 21 mars 2012 et informe également qu'il ne pourra être présent à l'audience pour raison professionnelle.

LA COMMISSION DE DISCIPLINE :

Vu les Prescriptions Générales de la Réglementation Générale FFSA en vigueur ;

Vu le Règlement Disciplinaire FFSA en vigueur ;

Vu la Réglementation Karting FFSA en vigueur ;
Après avoir pris connaissance du rapport de clôture et des pièces versées au dossier et notamment les nombreuses attestations des spectateurs et officiels témoins des faits ;
Après avoir constaté les absences excusées de M. Alain Choukroun et de M. Ludovic Chamard pour raison professionnelle ;
Après avoir pris connaissance de l'attestation de M. Alain Choukroun qui confirme sa version déjà exprimée le jour de l'épreuve devant le Collège des Commissaires Sportifs puis dans sa lettre jointe au rapport de clôture, à savoir :
• Que son fils était dans le parc fermé ; qu'alors M. Ludovic Chamard est venu le voir en le menaçant : « toi Choukroun, tu es mort » ;
• Qu'ensuite M. Ludovic Chamard lui a tapé dans le dos en lui disant « toi Choukroun, à Nîmes, tu es mort » ; qu'il s'est alors jeté sur lui en lui mettant un coup de tête ; ce qui lui cassa des dents ;
• Qu'il s'est défendu, mais que M. Ludovic Chamard a continué à l'insulter « tu n'es qu'un gitan » ;
• Que M. Ludovic Chamard est régulièrement l'auteur d'insultes et d'agressions dans les paddocks.
Après avoir pris connaissance du courrier en date du 13/03/12 de M. Ludovic Chamard dans lequel il explique :
• Que M. Axel Choukroun a sorti M. Christopher Chamard en chrono puis en finale sans être sanctionné ;
• Que M. Christopher Chamard est allé demander des explications à l'un des officiels ; qu'il lui a été expliqué qu'il s'agissait d'un fait de course, d'une poussette ; que cet officiel lui a dit « arrête de me demander des explications sinon je te mets un avertissement » ; qu'en fait le dit officiel est de la famille du mécanicien de M. Axel Choukroun ;
• Qu'à chaque fois qu'ils demandent des explications en Ligue Languedoc Roussillon, il leur est répondu « c'est un fait de course, on n'a pas vu ».
Après avoir entendu la représentante de la FFSA en son rapport sur les faits et la procédure ;
Après en avoir délibéré hors la présence de toute personne étrangère à sa composition ;

SUR CE,

Considérant qu'il est demandé à M. Ludovic Chamard de bien vouloir répondre des actes commis durant le Championnat du Sud se déroulant sur le circuit du Muret le 26/02/12 à savoir « agression physique, coups, menaces et insultes à l'encontre de M. Alain Choukroun » ;
Considérant que M. Ludovic Chamard fait valoir pour sa défense :
• Que M. Axel Choukroun a sorti M. Christopher Chamard en chrono puis en finale sans être sanctionné ;
• Qu'ensuite, son fils, M. Christopher Chamard est allé demander des explications à l'un des officiels qui lui a expliqué qu'il s'agissait d'un fait de course, d'une poussette ; que cet officiel lui a dit « arrête de me demander des explications sinon je te mets un avertissement » ; qu'en fait le dit officiel est de la famille du mécanicien de M. Axel Choukroun ;
• Que les officiels de la Ligue Languedoc Roussillon répondent toujours « c'est un fait de course, on n'a pas vu » lorsqu'ils demandent des explications.
Considérant que les arguments avancés par M. Ludovic Chamard ne sauraient en aucun cas constituer un fait justificatif de nature à l'exonérer ;
Considérant dès lors que la matérialité des faits n'est pas contestée ;
Considérant que ces agissements sont particulièrement graves et constituent un manquement à l'éthique sportive, de nature à nuire aux intérêts supérieurs du sport automobile et plus particulièrement du karting ;
Considérant que l'attitude de M. Ludovic Chamard cause un préjudice très important à l'image du karting auprès des spectateurs et de l'ensemble des personnes présentes sur ladite course ; qu'en tant que père de pilote, il aurait dû conserver son calme et garder un comportement exemplaire ; que la FFSA ne saurait tolérer une telle attitude ;
Considérant en outre que le fait pour un licencié d'adopter un comportement agressif à l'occasion de l'exercice de l'activité sportive, va à l'encontre des principes fondamentaux du sport qui en toutes circonstances font prédominer le respect de la règle et le contrôle de soi sur le recours à la violence comme mode de règlement des conflits ;
Considérant ainsi que les faits relevés à l'encontre de M. Ludovic Chamard sont constitutifs de l'infraction disciplinaire prévue à l'article 2.bis 4 du Règlement Disciplinaire de la FFSA qui dispose : « Pourra se voir infliger une des sanctions prévues à l'article 2, tout membre, association sportive, ou licencié, qui aura par son comportement manqué à la morale et à l'éthique sportive, nui aux intérêts supérieurs du sport automobile et/ou notamment : (…) 4. qui, par ses propos, ses actes, ou ses écrits aura porté un préjudice moral ou matériel à la FFSA, à ses membres ou à ses licenciés (…) » ;
Considérant les circonstances de l'espèce ;
Considérant par ailleurs que M. Ludovic Chamard a également fait l'objet d'une suspension de toutes licences pour une durée de 18 mois dont 12 assortis du sursis suite à des faits de « menaces, insultes et voie de fait à l'encontre d'officiels de la FFSA » lors du Trophée Brasserie Didier Racing s'étant déroulé sur le circuit d'Alès le 16/10/11;

PAR CES MOTIFS,

Décide de prononcer à l'encontre de M. Ludovic Chamard une suspension de toutes licences d'une durée de 3 ans fermes ;
Décide que la sanction de suspension de toutes licences de 18 mois dont 12 assortit du sursis s'exécutera pendant la même période que la suspension de toutes licences de 3 ans fermes telle que mentionnée ci-dessus ;
Dit que cette décision sera étendue à toutes les ASN de la FIA ;
Dit que la présente décision prendra effet à compter de sa notification ;
Dit que, conformément à l'article 15 du règlement disciplinaire FFSA, Monsieur Ludovic Chamard dispose d'un délai de 10 jours à compter de la réception du présent jugement pour interjeter appel de la décision rendue. Cet appel devra être formulé par lettre recommandée avec avis de réception adressée à la FFSA.

COMMISSION DE DISCIPLINE DU 28/03/12

Affaire FFSA c/Mrs Flavien et Ludovic Chamard

RAPPEL DES FAITS ET DE LA PROCÉDURE :

Lors du Trophée Brasserie Didier Racing se déroulant sur le circuit d'Alès le 16/10/11, M. Flavien Chamard, pilote n°22, se présente en pré-grille du départ de la pré-finale du groupe 4, avec un kart équipé de pneumatiques neufs alors qu'il avait fait les essais qualificatifs avec quatre autres pneus.
M. Jacques Jacquemin, Commissaire Technique, ainsi que M. Jean Falcou, responsable de la pré-grille, lui font remarquer qu'il n'avait pas le droit de changer ses pneumatiques et que, de ce fait, il ne peut prendre le départ.
C'est alors que M. Ludovic Chamard, père et mécanicien du pilote n°22, injurie et menace M. Jacques Jacquemin, à tel point que plusieurs personnes doivent l'écarter afin qu'il le ne frappe pas. M. Ludovic Chamard finit alors par cracher au visage de M. Jacques Jacquemin tout en l'insultant ainsi que M. Patrice Agnus, Directeur de Course. M. Jacques Jacquermin rédige alors un rapport à l'attention de M. Nicolas Zervos, Président du Comité Régional du Languedoc-Roussillon, reprenant l'ensemble des faits précités et dans lequel il demande à ce que M. Ludovic Chamard soit traduit devant

JURIDIQUE

la Commission de Discipline de la FFSA. Ce rapport est joint au rapport de clôture de l'épreuve.
Le Collège, après avoir entendu les intéressés, décide d'introduire une demande de sanction disciplinaire auprès de la FFSA à l'encontre de Mrs Ludovic et Flavien Chamard.
Après instruction du dossier, la FFSA, par courrier recommandé avec A.R en date du 13/03/12, convoque à comparaître devant la Commission de Discipline de ce jour :
• M. Ludovic Chamard pour menaces, insultes et voie de fait à l'encontre d'officiels de la FFSA, faits susceptibles de constituer une infraction au sens de l'article 2 bis du règlement disciplinaire de la FFSA.
• M. Flavien Chamard sur le fondement de l'article 2 bis dernier alinéa du règlement disciplinaire de la FFSA.
M. Flavien Chamard explique sa version des faits et présente ses excuses pour son absence, pour raison professionnelle, à l'audience, dans un courrier recommandé avec AR en date du 26/03/12.
M. Ludovic Chamard communique plusieurs pièces dans un courrier recommandé avec AR du 21/03/12 et informe également qu'il ne pourra être présent pour raison professionnelle.
M. Jacques Jacquemin réitère ses propos dans une attestation, corroborée par celle envoyée par M. Jean Falcou, le 21/03/12.

LA COMMISSION DE DISCIPLINE :

Vu les Prescriptions Générales de la Réglementation Générale FFSA en vigueur ;
Vu le Règlement Disciplinaire FFSA en vigueur ;
Vu la Réglementation Karting FFSA en vigueur ;
Après avoir pris connaissance du rapport de clôture et des pièces versées au dossier et notamment le rapport de M. Jacques Jacquemin ;
Après avoir constaté les absences excusées de Mrs Flavien et Ludovic Chamard pour raisons professionnelles ;
Après avoir pris connaissance du courrier en date du 13/03/12 de M. Ludovic Chamard dans lequel il explique :
• Que pour des raisons de budget il a voulu utiliser les pneus déjà utilisés par son autre fils, M. Christopher Chamard lors d'une autre course ; qu'il s'est aperçu qu'après les qualifications ces pneus n'avaient plus de témoin et que cela s'avérait être très dangereux ; qu'il a donc pris la décision d'en acheter des neuf ; qu'il n'avait cependant nullement l'intention de tricher ;
• Que, lorsqu' il est revenu de la prégrille où il avait placé son fils, M. Flavien Chamard, M. Jacques Jacquemin, commissaire technique sur l'épreuve, lui a signifié « violemment avec un ton très arrogant » que M. Flavien Chamard est exclu de l'épreuve, car il avait monté des pneus neufs, ce qui est interdit ;
• Qu'il lui a demandé de « sortir le règlement » prévoyant ces dispositions, mais que
M. Jacques Jacquemin lui a répondu « qu'il n'y avait pas de règlement et que, de toute façon, son fils ne gagnerait pas, car il l'avait décidé ainsi » ;
• Qu'il reconnaît avoir été l'auteur d'insultes et de crachats à l'encontre de M. Jacques Jacquemin, mais que ce sont les dires de ce dernier qui l'ont poussé à agir ainsi ;
• Qu'il présente ses excuses pour son geste.
Après avoir pris connaissance du courrier en date du 26/03/12 de M. Flavien Chamard dans lequel il précise :
• Qu'étant amateur, il a équipé son kart avec des pneus d'occasion et que, dès le dimanche à 12 heures les pneus n'avaient plus de témoin ; qu'il a alors acheté un train de pneus à un revendeur sur place, car il craignait de ne pouvoir effectuer deux manches en toute sécurité ;
• Que le commissaire technique, M. Jacques Jacquemin lui a parlé d'un ton agressif en lui disant « tu ne fais pas la pré finale, tu as triché, tu n'as pas le droit de partir avec des pneus neufs » ; que M. Flavien Chamard lui a expliqué qu'il ne savait pas et qu'il a changé les pneus pour des raisons de sécurité ; qu'il précise que le commissaire ne l'écoutait pas et le faisait « passer pour un tricheur devant tout le monde » ;
• Que lorsque son père est arrivé, M. Jacques Jacquemin lui a dit brutalement : « votre fils est déclassé, car il a des pneus neufs » ; que son père a alors répondu « c'est ça où on finit sur les jantes » ; que M. Jacques Jacquemin lui a ensuite rétorqué : « j'en ai rien à foutre, de toute façon ton fils ne gagnera pas aujourd'hui » ; qu'alors, son père a proféré des insultes à l'encontre de M. Jacques Jacquemin et a craché par terre ;
• Qu'il s'excuse pour cet acte et demande à la Commission de Discipline de tenir compte des faits qui ont conduit aux agissements de son père.
Après avoir entendu la représentante de la FFSA en son rapport sur les faits et la procédure,
Après en avoir délibéré hors la présence de toute personne étrangère à sa composition ;

SUR CE,

S'agissant des faits reprochés à M. Ludovic Chamard :
Considérant qu'il est demandé à M. Ludovic Chamard de bien vouloir répondre des actes commis durant le Trophée Brasserie Didier Racing se déroulant sur le circuit d'Alès le 16/10/11 à savoir « menaces, insultes et voie de fait à l'encontre d'officiels de la FFSA » ;
Considérant que M. Ludovic Chamard fait valoir pour sa défense :
• Qu'il a modifié les pneus de son fils, car ceux utilisés lors de essais étaient ceux de son frère et n'avait plus de témoin le dimanche ; que ce changement est motivé par des considérations liées à la sécurité de son fils M. Flavien Chamard et non par la triche ;
• Que, quand il est revenu de la prégrille où il avait placé son fils, M. Jacques Jacquemin, commissaire technique sur l'épreuve, lui a signifié que modifier ses pneus était interdit et que dès lors son fils était exclu de l'épreuve ;
• Que M. Jacques Jacquemin a refusé de lui donner des explications et lui a dit : « qu'il n'y avait pas de règlement et que son fils ne gagnerait pas, car il l'avait décidé ainsi » ;
• Qu'il reconnaît avoir été l'auteur d'insultes et de crachats à son encontre, mais que ce sont les dires de M. Jacques Jacquemin qui l'ont poussé à agir ainsi ;
• Qu'il présente ses excuses pour son geste ;
Considérant que les arguments avancés par M. Ludovic Chamard ne sauraient en aucun cas constituer un fait justificatif de nature à l'exonérer ;
Considérant dès lors que la matérialité des faits n'est pas contestée ;
Considérant que ce type d'agissement nuit aux intérêts du sport automobile compte tenu des conséquences dommageables d'un tel acte, notamment sur l'image du karting donnée tant aux spectateurs qu'à l'encadrement ;
Considérant qu'un tel comportement ne saurait être toléré à l'encontre d'un officiel de la FFSA ;
Considérant ainsi que les faits relevés à l'encontre de M. Ludovic Chamard sont constitutifs de l'infraction disciplinaire prévue à l'article 2.bis 4 du Règlement Disciplinaire de la FFSA qui dispose: « Pourra se voir infliger une des sanctions prévues à l'article 2, tout membre, association sportive, ou licencié, qui aura par son comportement manqué à la morale et à l'éthique sportive, nui aux intérêts supérieurs du sport automobile et/ou notamment : (…) 4. qui, par ses propos, ses actes, ou ses écrits aura porté un préjudice moral ou matériel à la FFSA, à ses membres ou à ses licenciés (…) » ;
Considérant les circonstances de l'espèce ;

PAR CES MOTIFS,

Décide de prononcer à l'encontre de M. Ludovic Chamard une suspension de toutes licences d'une durée de 18 mois dont 12 assortis, du sursis ;
Dit que la présente décision prendra effet à compter de sa notification ;
Dit que, conformément à l'article 15 du règlement disciplinaire FFSA, M. Ludovic Chamard dispose d'un délai de 10 jours à compter de la réception du présent jugement pour interjeter appel de la décision rendue. Cet appel devra être formulé par lettre recommandée avec avis de réception adressée à la FFSA.

S'agissant des faits reprochés à Monsieur Flavien Chamard :
Considérant qu'aux termes de l'article 2bis dernier alinéa du règlement disciplinaire FFSA :
« Tout membre, association sportive, ou licencié pourra être responsable des agissements (…)de ses mécaniciens, de ses passagers et des accompagnateurs, titulaires ou non d'une licence. En outre, chacun de ces derniers sera également responsable de toute infraction au Code Sportif International ou aux règlements de la FFSA » ;
Considérant que la matérialité des faits reprochés à M. Ludovic Chamard, père et mécanicien de M. Flavien Chamard est avérée ;
Considérant que le comportement de M. Ludovic Chamard porte atteinte à l'image du karting auprès des spectateurs et des officiels présents sur l'épreuve ; que même si M. Flavien Chamard n'est pas l'auteur direct des faits reprochés, il ne demeure pas moins responsable des agissements de son père et mécanicien au sens des dispositions précitées ;
Considérant les circonstances de l'espèce ;

PAR CES MOTIFS,

Décide de prononcer à l'encontre de M. Flavien Chamard une suspension de toutes licences d'une durée de 6 mois, dont 3, avec sursis.
Dit que la présente décision prendra effet à compter de sa notification ;
Dit que, conformément à l'article 15 du règlement disciplinaire FFSA, M. Flavien Chamard dispose d'un délai de 10 jours à compter de la réception du présent jugement pour interjeter appel de la décision rendue. Cet appel devra être formulé par lettre recommandée avec avis de réception adressée à la FFSA.

TRIBUNAL D'APPEL DISCIPLINAIRE DU 8/03/12

Appel James Fighiera c/décision Commission de Discipline du 12/12/11

Le Tribunal d'Appel Disciplinaire de la FFSA, dans sa séance du jeudi 8/03/12, présidée par M. Jean-Christophe Leroy, assisté par Mrs Jean-Claude Chervier et Thierry Morel, en qualité d'assesseurs. Également présentes : Claire Migliorini, secrétaire de séance - Marie-Laure Gervais, représentante FFSA.

RAPPEL DES FAITS :

Lors de la finale KZ125 du Trophée Claude Secq se déroulant le 13/11/11 sur le circuit de Brignoles, le kart n°10 piloté par M. Sylvain Valet et le kart n°16 piloté par M. James Fighiera s'accrochent. M. James Fighiera sort alors de son kart et se dirige vers le kart de M. Sylvain Valet, toujours assis dans son siège, puis le frappe. M. Christian Seroux, Président du Collège des Commissaires Sportifs, est contraint d'intervenir afin de faire cesser les coups de poings et de pied que M. James Fighiera assène à M. Sylvain Valet.
Le Collège, après l'avoir entendu, exclut M. James Fighiera de la manifestation et décide d'introduire une demande de sanction disciplinaire auprès de la FFSA. La notification de la décision est reçue et signée par M. James Fighiera le 13/11/11 à 16h55.
La FFSA, après instruction du dossier, convoque, par lettre RAR en date du 22/11/11, M. James Fighiera à comparaître devant la Commission de Discipline du 16/12/11 pour « agression et coups à l'encontre du pilote n°10, M. Sylvain Valet, suite à un accrochage » faits susceptibles de constituer une infraction au sens de l'article 2 bis du règlement disciplinaire de la FFSA.
Après avoir pris connaissance des pièces du dossier, la Commission de Discipline décide d'infliger à M. James Fighiera, une suspension de toutes licences d'une durée de 2 ans assortie de 1 an de sursis et dit que cette suspension sera étendue à toutes les ASN membres de la FIA. M. James Fighiera interjette appel de cette décision dans les formes et délais règlementaires.
Par courrier RAR en date du 17/12/12, M. James Fighiera est convoqué devant le Tribunal d'Appel Disciplinaire de ce jour.
Sont également appelés à comparaître : M. Sylvain Valet, en qualité de victime ; M. Christian Seroux, en qualité de Président du Collège des Commissaires Sportifs et témoin.

LE TRIBUNAL D'APPEL DISCIPLINAIRE :

Vu le Guide Licence en vigueur ;
Vu les Prescriptions Générales de la Règlementation Générale FFSA en vigueur ;
Vu le Règlement Disciplinaire FFSA en vigueur ;
Vu la Réglementation Karting FFSA en vigueur ;
Après avoir pris de connaissance de l'ensemble des pièces du dossier ;
Après avoir entendu la Représentante de la FFSA en son rapport sur les faits et la procédure ;
Après avoir entendu M. Christian Seroux qui précise en audience :
• Qu'il a constaté que les karts de Mrs James Fighiera et Sylvain Valet étaient dans le bac à graviers, mais qu'il ignore pourquoi ;
• Que James Fighiera est allé à la rencontre de M. Sylvain Valet et lui a asséné un coup de poing sur le casque et des coups de pieds ;
• Qu'il est intervenu afin de séparer les deux pilotes « facilement » ; que dès lors, chacun est parti de son côté ;
• Que James Fighiera s'est présenté devant les membres du Collège des Commissaires Sportifs, calme, courtois et poli ; qu'il a été exclu de la compétition ; que cette décision a été prise compte tenu de la gravité du geste de M. James Fighiera et pour l'image du karting ;
• Que M. James Fighiera n'a pas souhaité faire appel de cette décision et n'a pas protesté.
• Après avoir entendu M. James Fighiera qui précise :
• Qu'il a décidé de faire appel de la décision de 1re instance, car il juge la sanction de la Commission de 1re instance trop lourde par rapport à son comportement « qui a duré 30 secondes » ;
• Qu'il était 3e de la finale ; qu'alors M. Sylvain Valet lui a fait « une poussette » qui a envoyé son kart dans le bac à graviers ;
• Qu'il est sorti de son kart très énervé ; qu'il lui a mis un coup de pied, car il a perdu son sang froid ;
• Que c'est la 1re fois qu'il agit de la sorte ;
• Qu'il reconnaît qu'il n'a pas à « faire justice lui-même » ; qu'il doit respecter les procédures prévues dans la règlementation FFSA ;
• Que « cela lui a servi de leçon » ; qu'il s'engage à ne plus jamais recommencer ;
• Que M. James Fighiera fait parvenir en audience plusieurs témoignages appuyant ses dires et notamment un témoignage de M. Robert Valet, père de M. Sylvain Valet, dans lequel ce dernier précise qu'il accepte les excuses que lui a présentées M. James Fighiera.
Après avoir entendu et donné la parole en dernier M. James Fighiera ;
Après avoir délibéré et statué hors la présence de toute personne étrangère à sa composition ;

>>>

>>>

SUR CE :

Considérant que M. James Fighiera fait valoir :
• Qu'il a été victime d'un fait de course de la part de M. Sylvain Valet ;
• Que ce fait de course l'a énervé ;
• Qu'il reconnaît s'être emporté et avoir mis un coup de pied à M. Sylvain Valet mais que cette altercation a duré très peu de temps et qu'à son sens, elle ne justifie pas une sanction si lourde ;
• Qu'il présente ses excuses pour son comportement et promet de ne plus recommencer ;
• Qu'il a également présenté ses excuses à Mrs Sylvain et Robert Valet.
Considérant l'attestation de M. Robert Valet dans laquelle ce dernier confirme que M. James Fighiera leur a bien présenté ses excuses et s'est engagé à se maîtriser à l'avenir ; que Mrs Sylvain et Robert Valet les ont acceptées.
Mais considérant que les faits reprochés à M. James Fighiera sont caractérisés par les témoignages de M. Christian Seroux et de plusieurs autres officiels et spectateurs ;
Considérant dès lors que la matérialité des faits est établie ;
Considérant que ces faits constituent un manquement à l'éthique sportive, de nature à nuire aux intérêts supérieurs du sport automobile et plus particulièrement du karting ;
Considérant que les faits ainsi relevés à l'encontre de M. James Fighiera sont constitutifs de l'infraction disciplinaire prévue à l'article 2.bis 4 du Règlement Disciplinaire de la FFSA qui dispose : « Pourra se voir infliger les sanctions prévues à l'article 2, tout membre, association sportive, ou licencié (personne morale ou personne physique), qui aura par son comportement manqué à la morale et à l'éthique sportive, nui aux intérêts supérieurs du sport automobile et/ou notamment : 4. qui, par ses propos, ses actes, ou ses écrits aura porté un préjudice moral ou matériel à la F.F.S.A., à ses membres ou à ses licenciés ou à un tiers ;
Considérant les circonstances de l'espèce et, notamment, l'attestation de M. Robert Valet dans laquelle ce dernier confirme que M. James Fighiera leur a bien présenté ses excuses et s'est engagé à se maîtriser à l'avenir ; que Mrs Sylvain et Robert Valet les ont acceptées.

PAR CES MOTIFS,

Déclare l'appel interjeté par M. James Fighiera recevable en la forme ;
Confirme la décision de la Commission de Discipline du 16/12/11 quant à la matérialité des faits reprochés à M. James FighieraI, mais décide compte tenu du dossier de première instance et des éléments produits en cause d'appel d'en réformer le quantum et d'infliger à M. James Fighiera une suspension de toutes licences d'une durée de 2 ans, dont 18 mois assortis du sursis ;
Dit que cette suspension sera étendue à toutes les ASN membres de la FIA ;
Dit que la présente décision prendra effet à compter de sa notification ;
Dit enfin que la présente décision est susceptible de recours devant les juridictions administratives dans un délai de deux mois à compter de sa notification, sous réserve du respect préalable de conciliation devant le CNOSF prévu aux articles L.141-4 et R.141-5 et suivants du Code du Sport.

TRIBUNAL D'APPEL DISCIPLINAIRE DU 8/03/12

Appel Didier Rodde c/décision Commission de Discipline du 16/12/11

Le Tribunal d'Appel Disciplinaire de la FFSA, dans sa séance du jeudi 8/03/12, présidée par M. Jean-Christophe Leroy, assisté par Mrs Jean-Claude Chervier et Thierry Morel, en qualité d'assesseurs. Également présentes : Claire Migliorini, secrétaire de séance – Marie-Laure Gervais, représentante FFSA.

RAPPEL DES FAITS ET LA PROCÉDURE :

Dans le paddock de l'épreuve de la finale nationale du Challenge X30 se déroulant sur le circuit d'ELCEKA le 9/10/11, une altercation a lieu entre M. Géraud Rodde, licencié et pilote du kart n°15, catégorie X30 premium et son père, M. Didier Rodde, titulaire d'une licence Internationale Concurrent Tuteur. Le médecin de l'épreuve, le Docteur Gilbert Saissi, est appelé à 11 heures 50 pour un malaise. Ce dernier, dans son rapport d'intervention précise :
• Qu'il s'agit de la perte de connaissance de M. Géraud Rodde après une rixe familiale
• Que cette perte de connaissance a duré environ 10 minutes
• Qu'après le réveil, le malade s'est plaint de céphalées. Il est amnésique des faits récents ;
• Que l'examen clinique ne révèle pas de déficit sensitif ou moteur ;
• Que l'évacuation vers les urgences de l'hôpital de Montpellier a été décidée devant : la durée de la perte de connaissance, les céphalées, l'amnésie et la violence du choc lombaire.
Il ajoute que durant l'intervention des secours, le père est revenu pour asséner un violent coup de pied dans les lombes de son fils. Le Collège, notamment, à la vue du rapport du médecin témoin des coups, décide d'introduire une demande de sanction disciplinaire auprès de la FFSA à l'encontre de Mrs Didier et Géraud Rodde.
La FFSA, après instruction du dossier, convoque par lettre RAR en date du 17/11/11 à comparaître devant la Commission de Discipline du 16/12/11 :
• d'une part, M. Géraud Rodde pour participation à une rixe avec agression physique et voie de fait à l'encontre de son père et tuteur, M. Didier Rodde, faits susceptibles de constituer une infraction au sens de l'article 2 bis du règlement disciplinaire de la FFSA.
• d'autre part, M. Didier Rodde pour participation à une rixe avec agression physique et voie de fait à l'encontre de son fils, M. Géraud Rodde, faits susceptibles de constituer une infraction au sens de l'article 2 bis du règlement disciplinaire de la FFSA.
Après avoir pris connaissance des pièces du dossier et notamment du mémoire en défense produit par Mrs Didier et Géraud Rodde, la Commission de Discipline décide :
• De relaxer M. Géraud Rodde,
• D'infliger à M. Didier Rodde, une suspension de toutes licences d'une durée de 3 ans assortie de 1 an de sursis et dit que cette suspension sera étendue à toutes les ASN membres de la FIA.
M. Didier Rodde interjette appel de cette décision dans les formes et délais règlementaires. Par courrier RAR en date du 17/12/12, M. Didier Rodde est convoqué devant le Tribunal d'Appel Disciplinaire de ce jour. Sont également appelés à comparaître : M. Géraud Rodde en qualité de victime, M. Gilbert Saissi, en qualité de témoin et M. Christian Rechus, en qualité de Président du Collège des Commissaires Sportifs.

LE TRIBUNAL D'APPEL DISCIPLINAIRE :

Vu le Guide Licence en vigueur ;
Vu les Prescriptions Générales de la Règlementation Générale FFSA en vigueur ;

Vu le Règlement Disciplinaire FFSA en vigueur ;
Vu la Réglementation Karting FFSA en vigueur ;
Après avoir pris connaissance des pièces versées au dossier et notamment du courrier de Monsieur Christian RECHUS en date du 29 février 2012 dans lequel, d'une part, il s'excuse pour son absence et, d'autre part, il précise qu'il confirme sa version des faits expliquée en 1re instance, à savoir :
• Qu'il a été interpellé suite à un malaise dans le paddock ;
• Qu'il a alors pris la décision de faire intervenir le Docteur Gilbert Saissi, médecin de l'épreuve qui a rédigé un rapport ;
• Qu'il a ensuite convoqué M. Géraud Rodde par micro avant d'apprendre que celui-ci était déjà parti à l'hôpital ;
• Qu'on lui a reporté qu'au début de la rixe, M. Géraud Rodde aurait réprimandé son père sur l'état de son kart et l'aurait poussé ; que suite à cela M. Didier Rodde aurait commencé à frapper son fils ;
• Que M. Géraud Rodde a une allure frêle alors que son père est corpulent ;
• Que les officiels de l'épreuve se sont réunis et, après lecture du rapport du médecin, ont décidé d'adresser une demande de sanction disciplinaire à l'encontre des deux protagonistes.
Après avoir entendu la Représentante de la FFSA en son rapport sur les faits et la procédure ;
Après avoir entendu le Docteur Gilbert Saissi qui explique :
• Que dans la matinée, il se trouvait dans la tour de contrôle lorsqu'il est averti par la radio qu'un pilote a fait un malaise dans le paddock ;
• Qu'après examen, M. Géraud Rodde ne manifestait aucun signe de gravité ; que ce n'était pas « une situation dramatique », mais un traumatisme crânien sans gravité avec perte de connaissance ;
• Que si M. Géraud Rodde avait fait un malaise vagal, il ne serait pas réveillé comme il l'a fait ; que dès lors, cette explication est impossible ; que ce malaise est forcément dû à un traumatisme ;
• Que malgré tout, il a préféré que M. Géraud Rodde soit hospitalisé afin qu'il subisse des examens complémentaires ;
• Qu'il n'a vu M. Didier Rodde que lorsque ce dernier est arrivé à vive allure pour asséner un coup de pied dans les lombaires de son fils alors que ce dernier était encore à terre ;
• Que certaines personnes ont dit que Mrs Géraud et Didier Rodde venaient de se battre, mais que, personnellement, il n'a rien vu et que dès lors il ne peut l'affirmer ;
Après avoir entendu M. Didier Rodde qui confirme les propos développés dans son mémoire en défense versé au dossier de 1re instance et qui ajoute en audience d'appel :
• Que le Docteur Gilbert Saissi n'était pas présent lors de sa dispute avec son fils ;
• Que son fils était énervé à la sortie de sa course ; qu'il s'était disputé avec un autre pilote ; que dès lors, il l'a réprimandé, car il ne supporte pas ce genre de comportement inadmissible et antisportif ;
• Que son fils, M. Géraud Rodde, l'a insulté et lui a jeté son châssis dessus ;
• Qu'alors, il l'a disputé, mais ne lui a pas porté la main dessus ;
• Qu'il est ensuite allé récupérer ses pneus et que lorsqu'il est revenu, son fils était allongé sur le sol ; qu'il ignore les raisons de ce malaise, car il n'était pas présent à ce moment-là ;
• Que plusieurs personnes sont venues le voir pour lui dire que son fils était à terre par sa faute ; que cela l'a énervé ;
• Qu'il a cru qu'il était en train de « simuler » un malaise; que dès lors cette attitude l'a agacé et qu'il lui a mis un coup de pied dans les fesses afin qu'il se relève ;
• Qu'il s'agit d'une dispute familiale qui ne mérite pas de faire l'objet d'une procédure disciplinaire devant les instances fédérales, qu'il s'agit d'un fait d'ordre privé ;
• Que les examens médicaux complémentaires ont démontré qu'il s'agissait bien d'un malaise vagal ;
• Qu'il renouvelle ses excuses et regrette son geste.
Après avoir entendu et donné la parole en dernier à M. Didier Rodde ;
Après avoir délibéré et statué hors la présence de toute personne étrangère à sa composition ;

SUR CE :

Considérant que M. Didier Rodde fait valoir :
• qu'il a mis un coup de pied dans les fesses de son fils et non dans les lombaires ;
• que ce geste est dû à l'énervement de la course, mais aussi à une dispute personnelle avec son fils ;
• qu'il pensait qu'il simulait un malaise et voulait le forcer à se lever ;
• que les résultats des examens complémentaires ont démontré que le malaise de son fils n'est pas dû à des faits de violence, mais à un malaise vagal ;
Mais considérant que les faits reprochés à M. Didier Rodde sont caractérisés par le rapport puis le témoignage du Docteur Gilbert Saissi, Médecin de l'épreuve, qui atteste :
• Qu'il est impossible que ce malaise soit vagal ; que l'origine est forcément traumatique ;
• Qu'il a vu M. Didier Rodde porter intentionnellement un coup de pied dans les lombaires de son fils alors allongé dans le paddock ; que les conséquences de ce coup auraient pu être dangereuses pour M. Géraud Rodde ;
• Que M. Didier Rodde a eu un comportement irresponsable ;
• Que M. Didier Rodde ne présente aucun certificat hospitalier qualifiant le malaise de son fils.
Considérant qu'il découle de ce qui précède que M. Didier Rodde n'apporte aucun élément objectif et définitif permettant de remettre en cause l'existence de la faute disciplinaire ;
Considérant que ce type d'agissement est d'une particulière gravité dès lors qu'il est de nature à porter atteinte à l'intégrité physique d'un participant ;
Considérant, en outre, que ce type d'agissement constitue un manquement grave à l'éthique sportive, de nature à nuire aux intérêts supérieurs et à l'image du sport automobile et plus particulièrement du karting ;
Considérant, dès lors, que la Commission de Discipline du 16/12/11 a fait une juste qualification juridique et appréciation des faits en jugeant que :
• que les faits ainsi relevés à l'encontre de M. Didier RODDE sont constitutifs de l'infraction disciplinaire prévue à l'article 2.bis 4 du Règlement Disciplinaire de la FFSA qui dispose: « Pourra se voir infliger les sanctions prévues à l'article 2, tout membre, association sportive, ou licencié (personne morale ou personne physique), qui aura par son comportement manqué à la morale et à l'éthique sportive, nui aux intérêts supérieurs du sport automobile et/ou notamment : qui, par ses propos, ses actes, ou ses écrits aura porté un préjudice moral ou matériel à la F.F.S.A., à ses membres ou à ses licenciés ou à un tiers ; »
Considérant les circonstances de l'espèce,

PAR CES MOTIFS,

Déclare l'appel interjeté par M. Didier Rodde recevable en la forme ;
Confirme la décision de la Commission de Discipline du 16/12/11 dans toutes ses dispositions;
Dit que la présente décision prendra effet à compter de sa notification ;
Dit enfin que la présente décision est susceptible de recours devant les juridictions administratives dans un délai de deux mois à compter de sa notification, sous réserve du respect préalable de conciliation devant le CNOSF prévu aux articles L.141-4 et R.141-5 et suivants du Code du Sport.

>>>

>>>

TRIBUNAL D'APPEL DISCIPLINAIRE DU 10/12/12

Affaire FFSA c/M. Éric Savard

Le Tribunal d'Appel disciplinaire de la FFSA, dans sa séance du 10/12/12, présidée par M. Jean-Christophe Leroy, assisté par Mmes Madeleine Denivelle et Sophie Le Borgne. Également présentes : Claire Migliorini, secrétaire de séance – Marie-Laure Gervais, représentante FFSA.

RAPPEL DES FAITS ET LA PROCÉDURE :

Durant les essais libres de la Coupe du Monde CIK FIA de KZ1/KZ2 se déroulant à Genk le 1/01/11, M. Éric Savard, licencié français, entre dans le parc fermé sans autorisation. M. Mathieu DONNE, en sa qualité de responsable des entrées au parc fermé, lui demande de lui montrer son pass. M. Éric Savard n'en ayant pas, il lui est demandé de quitter le parc. Lorsque M. Matthieu Donne veut raccompagner l'intéressé vers la sortie et qu'il informe par radio l'organisateur M. Boy Pijls de cet incident, M. Éric Savard devient très agressif et arrache violemment la radio des mains de M. Mathieu Donne. M. Éric Savard perd complètement son calme, insulte les personnes présentes et menace de les frapper. Un officier de police présent au moment des faits est dans l'impossibilité de le calmer. M. Boy Pijls arrive sur les lieux et tente d'intervenir, mais M. Éric Savard ne lui laisse pas l'occasion de s'exprimer et énonce :

- « va chercher plus de muscles et je vais te frapper dans l'arrière du paddock
- J'en ai rien à faire de ta foutue organisation, tu dois me fournir tous les pass pour entrer.
- Sais-tu seulement qui je suis, je suis le plus professionnel et vous êtes des idiots !
- Si quelqu'un me touche encore, je le colle à terre encore et encore ».

Malgré tout, M. Éric Savard est tellement agressif que M. Boy Pijls lui demande de partir. Cependant, M. Éric Savard retourne dans le paddock.

M. Éric Savard est convoqué pour s'expliquer lors d'une réunion en présence de M. Randolph Bath (CIK Event Coordinator), Mathieu Remmerie (RACB Karting Manager), M. Koen Lemmens (gestionnaire de la piste de Genk), M. Boy Pijls (organisateur) et M. Mathieu Donne (Responsable du Parc Fermé).

Durant cette réunion, M. Éric Savard ne montre aucun signe de respect à l'égard des personnes présentes. En outre, il est d'une grande arrogance et minimise les faits. Il dit qu'il est le « big boss » et que les personnes présentes sont toutes « idiotes ». Il est même fier d'annoncer qu'il est capable de rester calme et que cela peut être bien pire s'il commence à se battre.

Après insistance de la part de M. Koen Lemmens, M. Éric Savard présente ses excuses à M. Mathieu Donne, mais sans aucun respect. Ensuite M. Éric Savar fait le commentaire suivant : « je ne veux pas que ces personnes me touchent. On ne connaît pas les maladies qu'elles véhiculent ». Mrs Koen Lemmens, Mathieu Donne et Werner Stiers rédigent un rapport concernant cet incident qu'ils transmettent à la Commission Internationale de Karting (CIK) à toutes fins utiles.

Par courriel en date du 5/09/11, M. Vincent Caro, Secrétaire Exécutif de la CIK demande à la FFSA que des mesures soient prises à l'encontre de ce licencié français. Le Président de la Commission de Discipline, par courrier en date du 3/10/11 décide, conformément aux dispositions de l'article 7 du Règlement Disciplinaire FFSA, d'introduire une demande de sanction disciplinaire à l'encontre de M. Eric Savard. M. Éric Savard est donc entendu par la Commission de Discipline le 3/11/11. Celle-ci inflige à M. Éric Savard une suspension de toutes licences d'une durée de 5 ans assortie de 2 ans de sursis. Cette décision est notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception à M. Éric Savard le 5/12/11. M. Éric Savard interjette appel de cette décision par un courrier recommandé du 8/12/11. M. Éric Savard est régulièrement convoqué à comparaître devant le Tribunal d'Appel Disciplinaire par lettre recommandée avec accusé de réception le 13/12/11, afin de soutenir son appel.

LE TRIBUNAL D'APPEL DISCIPLINAIRE

Vu le guide licence en vigueur ;
Vu le Règlement Disciplinaire FFSA en vigueur ;
Vu la Réglementation Karting FFSA en vigueur ;
Après avoir pris connaissance des pièces versées au dossier ;
Après avoir constaté l'absence non excusée de M. Éric Savard ;
Après avoir entendu la Représentante de la FFSA en son rapport sur les faits et la procédure ;
Après avoir délibéré et statué hors la présence de toute personne étrangère à sa composition ;

SUR CE :

Considérant que M. Éric Savard n'a produit aucun élément à l'appui de son appel ; qu'en outre, ce dernier ne s'est pas présenté devant le Tribunal d'Appel Disciplinaire ;

Considérant, au vu du dossier, qu'il est avéré que M. Éric Savard : est entré dans le parc fermé sans autorisation ; a refusé d'obtempérer lorsqu'un officiel lui a demandé de sortir ; a eu un comportement irrespectueux, menaçant et agressif.

Considérant que M. Éric Savard n'apporte aucun élément nouveau de nature à remettre en cause l'appréciation des faits opérée par la Commission de Discipline.

Considérant, dès lors, que la Commission de Discipline du 3/11/11 a fait une juste qualification juridique et appréciation des faits en jugeant que :

- ces faits constituent un manquement grave à l'éthique sportive, de nature à nuire aux intérêts supérieurs du sport automobile et plus particulièrement du karting ;
- qu'un tel comportement exercé par un licencié français lors d'une épreuve internationale nuit à l'image de la FFSA, de ses représentants et de l'ensemble de ses licenciés et que cela ne saurait être toléré ;
- que le fait pour un licencié d'adopter un comportement agressif et menaçant à l'occasion de l'exercice de l'activité sportive va à l'encontre des principes fondamentaux du sport qui en toutes circonstances font prédominer le respect de la règle et le contrôle de soi sur le recours à la violence comme mode de règlement des conflits ;
- que les faits ainsi relevés à l'encontre de M. Éric Savard sont constitutifs de l'infraction disciplinaire prévue à l'article 2.bis 4 du Règlement Disciplinaire de la FFSA qui dispose: « Pourra se voir infliger les sanctions prévues à l'article 2, tout membre, association sportive, ou licencié (personne morale ou personne physique), qui aura par son comportement manqué à la morale et à l'éthique sportive, nui aux intérêts supérieurs du sport automobile et/ou notamment : qui, par ses propos, ses actes, ou ses écrits aura porté un préjudice moral ou matériel à la F.F.S.A., à ses membres ou à ses licenciés ou à un tiers ; »

Considérant les circonstances de l'espèce,

PAR CES MOTIFS,

Déclare l'appel interjeté par M. Éric Savard recevable en la forme ;
Confirme la décision de la Commission de Discipline du 3/11/11 dans toutes ses dispositions;
Condamne M. Éric Savard aux dépens liés à l'instruction des causes et à la réunion de la juridiction à hauteur de 350 euros en vertu de l'article 2 du Règlement Disciplinaire de la FFSA
Dit que la présente décision prendra effet à compter de sa notification ;
Dit enfin que la présente décision est susceptible de recours devant les juridictions administratives dans un délai de deux mois à compter de sa notification, sous réserve du respect préalable de conciliation devant le CNOSF prévu aux articles L.141-4 et R.141-5 et suivants du Code du Sport.

Depuis toujours,
VEGA et VEGA France,
comme chacun d'entre vous,
se concentrent
sur un seul objectif:
ETRE LE NUMERO 1

Depuis presque 30 ans, **VEGA** et **VEGA France** vous accompagnent sur les pistes du Monde entier, pour vous offrir les meilleurs pneumatiques en terme de prestation et qualité.
Notre passion pour la compétition et pour la recherche technologique nous a apporté la victoire dans

9 Championnats Mondiaux et 44 Championnats Européens.

Avec le même intérêt, nous avons poursuivi et obtenu (depuis déjà 1999) une autre conquête: la certification ISO 9001, garantie de qualité constructive et d'innovation constante.

VEGA FRANCE

High Technology in Karting Tyres

Official Supplier
2011 CIK-FIA
Championships

Vega France SA - P.I.S.T. - 144, Avenue des Chenes Rouges - 30100 Ales - France - Tel +33.466.562790 - Fax +33.466.562799 - info@vegafrance.net

www.vegatyres.com

VOS PROCHAINS RENDEZ-VOUS

Le calendrier de vos épreuves du 29/06 au 15/08

DATE	MANIFESTATION	ASK ORGANISATRICE	TÉLÉPHONE	SITE WEB
29 juin au 1er juillet	X 30 Challenge Europa	ASK Karting Club Pays d'Olmes	05 61 01 31 89 06 85 10 95 92 05 61 01 00 49	
30 juin	500 kms de Dumbea	ASK Calédonien	00 687 78 68 28 00 687 35 47 64	
30 juin et 1er juillet	Bridgestone Cup	ASK Laval	06 26 02 66 02 02 43 59 15 99	
1er juillet	Course Club Trophée Nord Picardie	ASK du Hainaut	03 27 35 63 34 03 27 36 57 47	
1er juillet	Course Club à Bicètre	ASK Puma Forez	04 77 31 69 36	
6 au 8 juillet	Championnat de France Minime/Cadet	ASK Sens	03 86 86 59 48 03 86 86 53 01	
6 au 8 juillet	Championnat de France Long Circuit	ASK Côte d'Opale	06 88 15 64 02 05 46 27 24 73	
7 juillet	Course Club à Dumbéa	ASK Performance Club Calédonien	00 687 41 68 55	
8 juillet	Course Club Trophée d'Été	ASK Reims KC	06 78 13 77 64 03 26 66 17 95	
14 juillet	Course Club Grand Prix de la ville de Sens	ASK Sens	03 86 86 59 48 03 86 86 53 01	
14 et 15 juillet	Championnat de France GPO & Coupe de France Nationale	ASK Métropole	03 27 89 90 50 03 27 89 90 70	
15 juillet	Trophée de Bretagne	ASK Laval	06 26 02 66 02 02 43 59 15 99	
21 juillet	Course Club Trophée du Grand Lyon	ASK Lyon Kart Master	06 99 07 40 18 09 72 22 17 16	
21 et 22 juillet	Défi France	ASK St Amand Montrond	06 22 40 34 60 02 48 96 85 01	www.kartingstamand.fr
21 et 22 juillet	Kart Mag à Escource	ASK Landes et Gascogne	05 57 64 30 38 06 85 60 19 05	
28 et 29 juillet	Championnat de France Minime/Cadet	ASK Landes et Gascogne	05 57 64 30 38 06 85 60 19 05	
28 et 29 juillet	40e Grand Prix de Menton	ASK Menton	06 14 83 22 92 04.93.98.99.45	www.askmenton.com
28 et 29 juillet	Démonstration à Menton	ASK Menton	06 14 83 22 92 04 93 98 9945	www.askmenton.com
29 juillet	Prix de la Ville d'Abbeville	ASK Abbeville Somme Karting	03 22 31 40 31	

alpha

châssis gagnant

www.alpha-karting.fr

Châssis Alpha Target – Altis – Mini Storm – Flash - Tiger

PODIUMS

- Rotax Master - NSK Lavelanet
  Nicolas Duchateau
- Doublé KZ125 - Essay - TMR
  Stéphane Vallée-Laurent Dziadus
- X30 Shifter - NSK Lavelanet
  Jean-Luc Scamandro
- Coupe de France Féminine
  Caroline Martel

VICTOIRES

- X30 Premium - NSK Salbris
  Anthony Cout
- X30 Premium - NSK Lavelanet
  Anthony Cout
- X30 Shifter - NSK Lavelanet
  Lionel Viguier

Bravo aux pilotes et aux mécaniciens!

BESOIN DE S'ÉQUIPER
SANS CASQUER ?

casques, combinaisons, accessoires...
tout pour le karting sur **ITAKASHOP.com**

ITAKA SHOP.com

LEADER EUROPÉEN
DE LA VPC KARTING

crédit photo fotolia